Québec

ALTERNATIVES DE TRANSPORT
À LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES
EN RÉGION RURALE :

BILAN ET PERSPECTIVES

Québec

ALTERNATIVES DE TRANSPORT À LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES EN RÉGION RURALE :

BILAN ET PERSPECTIVES

Par

Louise Paré et Michel Larochelle

En collaboration avec

Lucie Larose

Octobre 2004

106-00793/

Auteure : Louise Paré, MD, M.Sc., CSPQ
CHA Hôtel-Dieu de Lévis
Tél. : (418) 835-7121 poste 3907
Courriel : louisepare@ssss.gouv.qc.ca

Coauteur : Michel Larochelle
Coordonnateur d'équipes d'interventions jeunesse
Centre de santé et de services sociaux du Grand Littoral
Tél. : (418) 387-8181
Courriel : michel.larochelle@ssss.gouv.qc.ca

Collaboratrice : Lucie Larose
Agente de recherche
ADRLSSSS de Chaudière-Appalaches
Tél. : (418) 386-3570
Courriel : lucie_larose@ssss.gouv.qc.ca

© Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Chaudière-Appalaches, Direction de santé publique, 2004.

Reproduction autorisée à des fins non commerciales avec mention de la source. Toute reproduction partielle doit être fidèle au texte utilisé.

Document déposé à Santécom (http://www.santecom .qc.ca/) : # 12-2004-017

ISBN 2-89548-198-9

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Canada, 2004
Bibliothèque nationale du Québec

Dans ce document, le générique masculin est utilisé dans le seul but d'alléger le texte et désigne tant les filles que les garçons, tant les femmes que les hommes.

« Saving lives and saving souls may not be the same game. »
(Sauver des vies et sauver des âmes n'ont pas le même enjeu.)

(Ross, 1992, p x)

LES REMERCIEMENTS

La réalisation de ce document est une œuvre de longue haleine. Un nombre incalculable d'organismes, de groupes et d'individus a contribué à son élaboration. Nous remercions d'abord le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec pour son appui.

Nous tenons aussi à remercier de nombreuses personnes provenant du ministère des Transports du Québec, de la Direction régionale Chaudière-Appalaches du ministère des Transports du Québec, de la Commission des transports du Québec, de la Société de l'assurance automobile du Québec et d'Opération Nez rouge, pour l'aide et le soutien qu'ils nous ont apportés au cours de nos recherches.

Des remerciements particuliers sont adressés à monsieur André Bossé, sous-ministre adjoint à la direction générale de Québec et de l'Est, ministère des Transports du Québec, au sergent Robert Verge de la Sûreté du Québec, à monsieur Jean-Marie Bouchard, directeur du Service de sécurité publique de Sainte-Marie, à monsieur Daniel Bouchard du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, et à monsieur Raymond Dulac, propriétaire de taxi de Sainte-Marie.

Une reconnaissance spéciale est adressée à notre collaboratrice principale, madame Lucie Larose de l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Chaudière-Appalaches, pour son excellent travail et ses encouragements constants.

Nous remercions également messieurs Jean-Pascal Assailly de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité en France, Jim Frank du National Highway Traffic Safety Administration aux États-Unis, René Mathijssen de l'Institute for Road Safety Research aux Pays-Bas ainsi que mesdames Laurence Fehlmann Rielle de la Fédération genevoise pour la prévention de l'alcoolisme en Suisse et Jacqueline Prigogine de l'Institut belge pour la sécurité routière en Belgique qui ont accepté avec amabilité de nous apporter leur expertise.

Pour le comité de lecture, soulignons la contribution spéciale de madame Marie-France Doucet, d'Epsilon, des docteurs Philippe Lessard de l'Agence de développement de réseaux locaux de santé

et de services sociaux Chaudière-Appalaches, et Pierre Deshaies du Centre hospitalier affilié Hôtel-Dieu de Lévis pour leurs commentaires judicieux et pertinents.

De plus, nous ne saurions passer sous silence la contribution de plusieurs professionnels de l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux Chaudière-Appalaches : messieurs Denis Astell et Richard Martin ainsi que mesdames Danielle Dumas, Sylvie Veilleux, Céline Coulombe et Julie Gilbert.

Enfin, nous remercions sincèrement, pour leur collaboration, les membres de la Table de concertation Beauce-Etchemin pour la prévention de l'alcool au volant, Tolérance Zéro, les propriétaires de bars de Beauce-Etchemin ainsi que les intervenants interviewers auprès de ces derniers : madame France Gauthier du CLSC La Guadeloupe, monsieur Christian Guillemette du Centre de santé des Etchemins et madame Paule Roy du CLSC Beauce-Centre.

Pour terminer, les consommateurs d'alcool dans les bars de Beauce-Etchemin qui ont participé à l'enquête sont spécialement remerciés. Leurs témoignages ont amené une réflexion et nous ont permis de faire un bout de chemin sur la prévention de l'alcool au volant.

L'AVANT-PROPOS

Toute l'histoire a commencé en Beauce-Etchemin un jour de mai 1997. À ce moment-là, une voiture, manœuvrée par un conducteur en état d'ébriété, a embouti un autre véhicule et a fauché la vie de cinq personnes, dont quatre d'une même famille, incluant une jeune femme enceinte de quelques mois.

Dès lors, les organismes du milieu se sont demandé ce qu'ils pourraient faire concrètement dans leur entourage, en partenariat avec la communauté, pour réduire l'utilisation d'un véhicule motorisé par une personne ayant consommé de l'alcool. Plusieurs actions mises de l'avant touchèrent chacune des quatre stratégies reconnues en prévention : l'éducation/information, le développement des compétences, le contrôle (répression) et l'aménagement du milieu.

En diffusant le thème « Si vous fêtez, confiez vos clés » et en renforçant les contrôles routiers dans ce territoire rural, l'illogisme apparut : les consommateurs d'alcool sortant des bars doivent conduire leur véhicule puisqu'il n'existe pas d'autres moyens pour retourner chez eux. Force est de constater que, après 23 heures, il y a peu ou aucune possibilité de se déplacer dans ces régions sans utiliser une voiture. Le terme « alternatives de transport » est alors adopté par les auteurs du présent document pour désigner ces divers moyens.

Du même coup, lorsqu'on regarde les grandes tendances nord-américaines, on constate que, déjà en 1982, aux États-unis, 57 % des accidents routiers mortels sont reliés à la conduite en état d'ébriété. Ce pourcentage atteint son plus bas niveau avec 38 % en 1999. En 2000, il augmente légèrement à 40 % (Stewart, 2002). Malgré tout, la prévalence du nombre de conducteurs en état d'ébriété circulant sur les routes les vendredis et samedis en soirée ne change pas beaucoup entre 1986 et 1996 aux États-Unis. Selon différents modèles d'analyse, le nombre de décès reliés à l'alcool au volant ne diminuera pas en 2005 dans ce pays si les tendances actuelles se maintiennent (Stewart, 2002).

Au Canada, en 1981, 62 % des conducteurs tués avaient consommé. En 1989, soit huit ans plus tard, ce pourcentage descend à 44 %, ce qui représente une réduction de 29 %. Après une relative

stabilité, le nombre de décès poursuit sa chute à partir de 1992. En 1999, le pourcentage est de 34 %, soit le plus bas niveau enregistré. Par la suite, le nombre de décès reliés à l'alcool au volant reprend son ascension (Mayhew, 2002). Au Québec, le même phénomène se répète. En effet, selon la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), en 1987, 50 % des Québécoises et Québécois décédés au volant de leur automobile présentent plus de 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang (SAAQ, 2002). En 1999, ce pourcentage baisse à 22,5 %, mais il remonte depuis pour atteindre 31 % en 2001.

Ainsi, il semble que « la proportion de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool n'a pas changé substantiellement depuis plusieurs années. » (Beirness, 2001, p. 13). Certains experts à l'échelle mondiale affirment que, malgré les actions préventives et les lois mises en place afin de solutionner ce problème, les mesures n'atteignent pas les objectifs visés. De là l'importance de diversifier les moyens mis en place.

Ces deux constats, tendances statistiques à la hausse et absence d'alternatives de transport dans le territoire Beauce-Etchemin, ont fait surgir le besoin d'approfondir la réflexion sur les différents modes de transport sécuritaire pouvant être mis en place, en région rurale, pour les personnes ayant consommé de l'alcool. Nous espérons que les alternatives de transport agissent comme catalyseurs dans les communautés rurales et contribuent à diminuer le nombre de conducteurs avec facultés affaiblies qui circulent sur les routes.

LE RÉSUMÉ

À la fin des années 90 est né, en Chaudière-Appalaches, le besoin d'approfondir la réflexion sur les différents modes de transport sécuritaire pouvant être mis en place, en région rurale, pour les personnes ayant consommé de l'alcool. Historiquement, les interventions tant préventives que coercitives visaient surtout les conducteurs. Or, en région rurale, plusieurs consommateurs d'alcool sortant des bars doivent conduire leur véhicule puisqu'il existe peu ou pas d'autres moyens pour retourner chez eux en fin de soirée.

La recension des écrits scientifiques et des expériences vécues dans la communauté sur les alternatives de transport d'une part, et la réalisation de deux enquêtes dans les bars du territoire Beauce-Etchemin auprès des clients et des propriétaires de ces établissements licenciés d'autre part, ont permis de dresser un bilan et dégager des perspectives. Voilà donc les grandes questions qui sont examinées plus particulièrement : Qui a trop bu pour conduire? Comment influencer sa décision de conduire? Comment le transporter?

Soulignons d'abord la problématique des régions rurales dont le nombre de personnes au kilomètre carré est faible. Dans ces territoires, les habitations sont souvent éloignées de la poste, de l'épicerie, de l'école, de la clinique médicale... et pour avoir accès à ces services, les résidents doivent se déplacer sur une certaine distance. L'automobile devient donc le mode de transport le plus facile d'accès, le plus pratique et par conséquent, le plus fréquemment utilisé. Dans ces régions, le taxi est souvent le seul moyen de transport public, mais celui-ci n'est pas toujours accessible en tout temps. Ainsi, pour une certaine partie de la population masculine, dont la vie sociale gravite autour des bars, boire et conduire deviennent étroitement liés.

Qui a trop bu pour conduire? La capacité de conduire sous l'effet de l'alcool est évaluée par l'individu ainsi que par l'entourage présent sur le site de consommation. La décision de conduire de cette personne est influencée par sa propre perception de son degré d'intoxication. Dans bien des cas, cette perception est faussée justement à cause de sa consommation d'alcool. L'entourage ainsi que les propriétaires de bars éprouvent également des difficultés dans l'évaluation des capacités de conduire lorsque l'intoxication n'est pas apparente.

Comment influencer sa décision de conduire? Tout d'abord, les bars des petites municipalités sont des lieux de consommation populaires parce qu'en plus d'offrir de l'alcool, ils constituent des sites de divertissement où l'on peut socialiser entre amis. Ces endroits suscitent une attention particulière du fait qu'il s'y dégage des normes sociales spécifiques relatives à la consommation d'alcool et à la conduite avec les facultés affaiblies. Et dans bien des cas, la présence du propriétaire du bar est marquée par un pouvoir d'influence et d'autorité auprès des clients réguliers. Sa position hiérarchique lui donne une autorité naturelle qui pourrait jouer un rôle important dans la prise de décision de conduire sous l'effet de l'alcool. Cette relation particulière devrait être exploitée davantage pour contrer la conduite en état d'ébriété. Il en va de même pour les amis présents sur place qui, selon les enquêtes, occupent une position privilégiée dans ce processus de décision.

Les policiers peuvent également influencer la décision, car la plupart des conducteurs questionnés craignent de se faire intercepter. Cette crainte ne les empêche pas de conduire bien qu'ils estiment élevée la probabilité de se faire arrêter. Une visite périodique des policiers dans les bars est bien vue par les propriétaires interviewés car elle pourrait renforcer les messages préventifs et dissuader le client de quitter l'endroit avec son véhicule. Enfin, la nature du message à véhiculer directement sur les sites de consommation est très importante : éviter de mettre en évidence les incompétences du conducteur consommateur et valoriser l'usage du transport alternatif en l'associant à un choix intelligent.

Comment le transporter? Un transport alternatif et sécuritaire devient impératif. Le service de raccompagnement doit posséder certaines caractéristiques s'il veut être à la fois attrayant et sécuritaire pour le consommateur. Idéalement, ce service devra être disponible du début de la soirée jusqu'à la fermeture des bars, à un coût raisonnable, avec un bref délai d'attente et doit permettre de ramener le véhicule du client. De plus, il devra être entièrement légal et favoriser, si possible, le développement de l'économie locale d'une région par la création d'emplois. Le respect de la loi est important, puisque cette dernière est établie de façon à protéger la population grâce à la formation des conducteurs, aux contrôles routiers et mécaniques, etc. De surcroît, le service devra être efficace, c'est-à-dire qu'il contribuera à diminuer les accidents.

Le conducteur désigné (choix d'un conducteur, qui demeurera sobre, parmi un groupe d'au moins deux personnes) et le contrat pour la vie (entente de transport entre deux personnes) ne sont pas des services de raccompagnement idéaux pour les bars des régions rurales. Les alternatives de transport faisant appel aux bénévoles, quoique intéressantes, semblent actuellement extrêmement laborieuses à exploiter si elles reposent exclusivement sur l'engagement de personnes non rémunérées. La permanence et la disponibilité sont des critères importants, et ce type de service peut difficilement y souscrire. En revanche, la récente percée de Tolérance Zéro dans plusieurs régions du Québec permettra de fournir des données à analyser au cours des prochaines années. Par ailleurs, la législation aurait avantage à être plus précise sur ce sujet, et à comporter une disposition qui favorise et encadre le raccompagnement de personnes en état d'ébriété dans des territoires à faible densité de population.

En conclusion, aucun service de raccompagnement déjà existant ne semble rencontrer toutes les conditions souhaitées. Seul Taxi Hic présente plusieurs de ces caractéristiques : respect de la législation en vigueur, développement économique de la région et retour du véhicule du client. En revanche, les grandes distances en région rurale augmentent considérablement le prix d'une course, et il peut s'avérer difficile de garder des services de taxi à des coûts attrayants (Ross, 1992). Cependant, ces services pourraient être subventionnés pour que les coûts deviennent plus abordables pour les utilisateurs. Même dans ce cas, il est possible que ce système ne puisse pas fonctionner en région rurale en raison de l'absence ou de la rareté de services de taxi dans plusieurs petites municipalités.

LA TABLE DES MATIÈRES

Les remerciements v

L'avant-propos vii

Le résumé ix

La liste des graphiques, de la carte et du tableau xv

La liste des sigles et des acronymes xvii

L'introduction 1

1. Le contexte 3

1.1 Les régions rurales 3

1.2 Le transport 5
1.2.1 Le taxi 6
1.2.2 L'automobile 8

1.3 La consommation d'alcool 9
1.3.1 Les effets de l'alcool 9
1.3.2 La perspective sociale 10
1.3.3 Les statistiques 11
1.3.4 Les bars en région rurale 13

2. L'étude des besoins 15

2.1 Les propriétaires d'établissements licenciés 16
2.1.1 La méthodologie 16
2.1.2 Les limites de la recherche 17
2.1.3 Les résultats 17
2.1.4 La conclusion de la section 2.1 19

2.2 Les conducteurs consommateurs d'alcool 19
2.2.1 La méthodologie 20
2.2.2 Les limites de la recherche 21
2.2.3 Les résultats 22
Cellule no 1 - Les informations générales 22
Cellule no 2 -La conduite et l'alcool 27
Cellule no 3 - L'évaluation des risques 33
Cellule no 4 - La réprobation sociale 38

Cellule no 5 - Les alternatives de transport 44
2.2.4 La conclusion de la section 2.2 51

3. Les alternatives à la conduite en état d'ébriété 55

3.1 Les autres mesures 55
3.2 Les services de raccompagnement 56
3.2.1 Aux États-Unis 57
3.2.2 Le conducteur désigné 58
3.2.3 Le contrat pour la vie 60
3.2.4 Les services de taxi 61
a) CareFare 61
b) SafeRider 63
c) SoberCab 63
d) Typsy Taxi 63
e) I'm Smart 64
f) Taxi Hic 66
3.2.5 Les bénévoles 67
a) Opération Nez rouge 68
b) Tolérance Zéro 70
3.2.6 La conclusion de la section 3 72

4. L'analyse 75

4.1 Qui a trop bu pour conduire? 75
4.2 Comment influencer sa décision de conduire? 76
4.3 Comment le transporter? 78
4.4 La conclusion de la section 4 80

La conclusion 83

La bibliographie 85

Les annexes 89

I Population, superficie et densité, MRC de Chaudière-Appalaches et le Québec, 2001. 91
II Enquête auprès de propriétaires d'établissements licenciés. 93
III Table de concertation Beauce-Etchemin, Étude des perceptions et croyances des conducteurs de 25-49 ans face à la conduite en état d'ébriété 95
IV Contrat pour la vie. 99

LA LISTE DES GRAPHIQUES, DE LA CARTE ET DU TABLEAU

Graphique 1 : Enquête auprès des clients de bars, selon les groupes d'âge, Beauce-Etchemin, 1999 23

Graphique 2 : Enquête auprès des clients de bars, selon les MRC de résidence, Beauce-Etchemin, 1999 24

Graphique 3 : Enquête auprès des clients de bars, selon l'occupation, Beauce-Etchemin, 1999 25

Graphique 4 : Enquête auprès des clients de bars, selon la scolarité Beauce-Etchemin, 1999 26

Graphique 5 : Enquête auprès des clients de bars, selon la fréquence à laquelle ils prennent leur véhicule pour aller consommer, Beauce-Etchemin, 1999 28

Graphique 6 : Enquête auprès des clients de bars, selon la fréquence d'interception dans un barrage policier, Beauce-Etchemin, 1999 29

Graphique 7 : Enquête auprès des clients de bars, selon la fréquence de conduite dans le doute, Beauce-Etchemin, 1999 30

Graphique 8 : Enquête auprès des clients de bars, selon le pourcentage (%) de réussite pour des conseils à d'autres, Beauce-Etchemin, 1999 41

Graphique 9 : Enquête auprès des clients de bars, selon le pourcentage (%) de réussite de conseils provenant d'autres personnes aux participants, Beauce-Etchemin, 1999 42

Graphique 10 : Enquête auprès des clients de bars, selon les personnes les mieux placées pour influencer à ne pas conduire, Beauce-Etchemin, 1999 43

Graphique 11 : Enquête auprès des clients de bars, selon les opportunités de transport pour les personnes en état d'ébriété, Beauce-Etchemin, 1999 45

Graphique 12 : Enquête auprès des clients de bars, selon leur opinion sur les opportunités de transport, Beauce-Etchemin, 1999 46

Graphique 13 : Enquête auprès des clients de bars, selon les moyens alternatifs de transport déclaré par le répondant, Beauce-Etchemin, 1999 48

Graphique 14 : Enquête auprès des clients de bars, selon l'évaluation en pourcentage de l'importance du retour de la voiture, Beauce-Etchemin, 1999 49

Carte 1 : Municipalités régionales de comté (MRC) et ville de Lévis, Région de la Chaudière-Appalaches, 2004.....4

Tableau 1 : Enquête auprès des clients des bars selon les raisons expliquant la problématique de la conduite en état d'ébriété, Beauce-Etchemin, 1999.....33

LA LISTE DES SIGLES ET DES ACRONYMES

ADRLSSSS	Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux
CDC	Center for Disease Control
CLSC	Centre local de services communautaires
CPCDIT	Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi inc.
CTQ	Commission des transports du Québec
DSP	Direction de la santé publique
IBSR	Institut belge pour la sécurité routière
ISQ	Institut de la statistique du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
RRSSS	Régie régionale de la santé et des services sociaux
SADD	Students Against Driving Drunk
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SBSC	Santé et Bien-être social Canada

L'INTRODUCTION

Selon les statistiques émanant d'études réalisées par différents chercheurs, le nombre de conducteurs décédés ayant de l'alcool dans le sang a diminué entre 1980 et 1990. Plusieurs hypothèses sont émises pour expliquer partiellement cette diminution (CDC, 2001; Beirness, 2001; NHTSA, 2001).

Ainsi, la surveillance policière accrue, un programme d'entraînement des serveurs et des mesures législatives sont des interventions recommandées qui ont été développées plusieurs pays (CDC, 2001). D'autres facteurs, comme la diminution générale de la consommation d'alcool, une plus grande conscience des choix santé ainsi que des changements économiques et démographiques auraient joué un rôle dans cette tendance (NHTSA, 2001).

Cependant, il semble que la diminution du nombre de conducteurs décédés ne s'est pas poursuivie dans les années 1990. Stewart (2002) affirme que les stratégies efficaces en prévention sont bien connues, mais ne sont pas mises en œuvre à grande échelle ou ne sont pas implantées assez vigoureusement. Beirness (2001) prétend que le groupe des buveurs excessifs qui prennent fréquemment le volant après avoir consommé de l'alcool a été moins touché par les programmes généraux. Ross (1992), quant à lui, croit que les sanctions légales ont une valeur limitée dans la prévention des conséquences dangereuses liées à l'utilisation de l'automobile, et que d'autres avenues sont à rechercher.

Comme les attitudes par rapport à l'alcool au volant ont changé, les approches aussi doivent suivre cette évolution. La société a mis des efforts sur les normes et les barrages. Maintenant, notre hypothèse, et celle de certains auteurs, est que nous devons rejoindre les conducteurs avec une stratégie différente. Chatenet et son collaborateur (1995) suggèrent d'intervenir sur les façons de se déplacer et sur la pression sociale car deux réalités coexistent : les gens consomment de l'alcool et la voiture est un mode de transport pratique et répandu. De plus, une portion significative de la population consomme de l'alcool dans des endroits sociaux loin de leur domicile (Stewart, 2002).

Il faut donc trouver des moyens pour éviter que les personnes qui consomment de l'alcool conduisent sur les routes (NHTSA, 2001; Chatenet et coll., 1995; Stewart, 2002). Des alternatives de transport pourraient être une solution, car il serait incongru d'augmenter la répression si le conducteur n'a aucun autre moyen de transport pour retourner chez lui. Or, il apparaît que ces moyens de transport sont rares, parfois même inexistants en région rurale (Chatenet et coll., 1995). Le raccompagnement devient un défi gigantesque.

Ce document traite des alternatives de transport pour réduire la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies. Il est avant tout un guide de réflexion qui présente d'une part, une recension des écrits scientifiques et d'autre part, des expériences vécues dans la communauté. Ainsi, les informations recueillies dans la région de la Chaudière-Appalaches, plus particulièrement en Beauce-Etchemin, permettent d'illustrer la réalité des grandes étendues géographiques.

Le texte qui suit est divisé en quatre sections. La première présente quelques éléments du contexte qui gravitent autour de cette recherche. Dans la deuxième, nous essayons de mieux comprendre les besoins en matière de transport des personnes qui consomment de l'alcool. Ainsi, les résultats de deux enquêtes sont présentés. L'une concerne les propriétaires de bars et l'autre les conducteurs solitaires qui consomment dans un bar. À ces résultats sont greffées des sources documentaires qui alimentent la réflexion. La troisième décrit certaines alternatives de transport. Par la suite, la dernière section présente une analyse qui met l'accent sur les éléments cruciaux constituant une alternative de transport à la conduite en état d'ébriété en région rurale. Enfin, une brève conclusion termine ce document.

1. LE CONTEXTE

Dans cette section, certains éléments sont présentés afin de mieux comprendre la problématique de boire et de conduire en milieu rural. D'abord, quelques faits sont rappelés dans la section 1.1 concernant les régions rurales en général, la région de la Chaudière-Appalaches et le territoire Beauce-Etchemin en particulier. Puis, une description sommaire de deux modes de transport est réalisée, soit le taxi et l'automobile. Par la suite, une réflexion est présentée sur la consommation d'alcool, puis sur les bars en région rurale.

1.1 Les régions rurales

Avant tout, définissons avec précision la notion de région rurale, élément fondamental de ce document. Selon le Dictionnaire du recensement, « Les régions rurales comprennent tout le territoire situé à l'extérieur des régions urbaines. Ensemble, les régions urbaines et les régions rurales couvrent tout le territoire canadien. » (Statistique Canada, 2003, p. 301). Toujours selon la même source, une région urbaine est peuplée d'au moins 1 000 habitants et possède une densité de population d'au moins 400 personnes par kilomètre carré.

Une région rurale se distingue concrètement par certaines particularités. Ainsi, le nombre de personnes vivant sur un kilomètre carré est faible, parfois en décroissance démographique. Ceci implique que de grandes distances séparent les gens. De plus, les habitations sont souvent éloignées du centre de la municipalité où sont situés les principaux services comme la poste, l'épicerie, les différentes cliniques, la pharmacie. Afin d'obtenir ces services, les habitants doivent donc se déplacer.

Maintenant, examinons de plus près notre région témoin. Chaudière-Appalaches se situe au sud de la grande région de Québec. En 2001, sa population est de 391 837 personnes réparties sur une superficie de quelque 15 000 kilomètres carrés[1]. Sa densité globale est de 25,4 habitants au kilomètre carré.

[1] Information tirée du site Internet http://www.rrsss12.gouv.qc.ca/carte_pop.htm, de l'ADRLSSSS de Chaudière -Appalaches, consulté le 14 septembre 2004.

La région de la Chaudière-Appalaches compte 136 municipalités et 9 municipalités régionales de comté (MRC). De plus, elle possède une zone équivalente à une MRC, la ville de Lévis (anciennement les MRC Desjardins et Les Chutes-de-la-Chaudière)[2]. La carte 1 présente ci-dessous les différentes MRC de la région.

Toutes ces MRC comptent moins de 400 personnes par kilomètre carré. La MRC de L'Islet montre la densité la plus faible, soit 9,2 personnes par kilomètre carré. Les anciennes MRC Desjardins et Les Chutes-de-la-Chaudière ont respectivement une densité de population de 202,2 et de 186,6 habitants par kilomètre carré (voir annexe I).

Carte 1

Municipalités régionales de comté (MRC) et ville de Lévis, Région de la Chaudière-Appalaches, 2004

Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSP (SR), 2004

[2] Idem.

Le territoire Beauce-Etchemin se retrouve au centre-sud de la région de la Chaudière-Appalaches et comprend quatre municipalités régionales de comté (MRC) soit La Nouvelle-Beauce, Robert-Cliche, Beauce-Sartigan et Les Etchemins. Dans ces MRC, la densité de la population est très faible. Elle varie de 9,8 personnes au kilomètre carré dans la MRC Les Etchemins, à 32,4 dans celle de La Nouvelle-Beauce. Ces regroupements de MRC comptent une seule municipalité de plus de 20 000 habitants située à Saint-Georges, en Beauce-Sartigan. Ainsi, Beauce-Etchemin est un territoire à caractère fortement rural.

1.2 Le transport

Pour la plupart des gens vivant dans la communauté, toutes les activités commencent par l'utilisation de l'automobile sauf pour la jasette avec les voisins et encore.... Bref, conduire est devenu une nécessité (Ross, 1992). De ce fait, « Les transports constituent une composante incontournable de toute activité économique et sociale. » (MTQ, 1996, p. 9). Concernant l'alcool au volant, les déplacements sont ici un des éléments centraux de cette problématique.

Cette section présente les principaux modes de transport. Nous soulignons d'abord les grandes lignes du transport par taxi, défini comme un véhicule dont le conducteur transporte une personne contre rémunération. À ce chapitre, nous présentons un état de la situation de ce transport dans les régions rurales de la Chaudière-Appalaches et Beauce-Etchemin. Ensuite, une courte réflexion est élaborée sur la place de l'automobile dans les pays industrialisés.

Les transports collectifs, comme le transport adapté, l'autobus, le métro et le train de banlieue, sont exclus de cette description. En effet, ces derniers modes de transport sont souvent absents des régions rurales, car le nombre d'utilisateurs est insuffisant pour qu'ils soient économiquement rentables. Les grandes distances rendraient aussi le circuit difficile à effectuer étant donné la faible concentration d'habitants par kilomètre carré.

1.2.1 Le taxi

Les prochains paragraphes décrivent le transport par taxi selon son fonctionnement, son utilisation et la loi qui le régit. Un portrait des services de taxi dans la région rurale de la Chaudière-Appalaches est également brossé.

Les services à la population assurés par l'industrie du taxi sont définis par la Loi concernant les services de transport par taxi (LRQ, chap. S-6.01). Cette loi vise à accroître la sécurité des usagers et à améliorer la qualité des services offerts. Elle a été révisée et adoptée en juin 2002. Le conducteur et le véhicule sont régis par cette législation gouvernementale.

Ainsi, partout au Québec, toute personne qui en transporte une autre avec son véhicule contre rémunération doit obligatoirement avoir un permis de conduire en règle, détenir un permis de chauffeur de taxi et être titulaire d'un permis de taxi. Les chauffeurs se regroupent en compagnies de taxi et celles-ci assurent la répartition des appels. Les frais fixes pour le chauffeur de taxi s'élèvent à environ 6 000 $ annuellement (communication personnelle, Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, 2002). Ces frais concernent les dépenses reliées à l'automobile (véhicule, système de communication, plaque d'immatriculation, assurance, permis de taxi, service de répartition) et au chauffeur (permis de conduire, permis de travail, etc.).

D'autres organismes gouvernementaux sont impliqués dans la gestion des services de transport par taxi. Ainsi, la Commission des transports du Québec (CTQ) délivre, suspend ou révoque les permis de taxi. Elle accorde un permis de taxi par 1 000 habitants en milieux urbains ou ruraux Les services sont sectorisés. Un territoire précis est assigné à chacun des permis. Le chauffeur ne peut pas transporter un client dont l'origine et la fin de la course se situent à l'extérieur du territoire autorisé sauf si aucun permis de taxi n'y a été délivré par la CTQ. Ces permis sont remis à un individu et non à une compagnie. Ils sont monnayables, c'est-à-dire qu'ils ont une valeur de revente. Le coût d'un permis varie entre 1 000 $ et 100 000 $ selon la région. La Commission fixe aussi les tarifs de course de taxi qui peuvent varier d'une agglomération à l'autre. Le tarif est calculé par un taximètre dans 56 agglomérations au Québec. À bord du taxi muni d'un tel équipement, une tarification de 2,50 $ se fait à partir du port d'attache du véhicule. Par la suite, des frais de 1,30 $ (depuis novembre 2003) du kilomètre sont chargés à l'usager. Pour les autres régions, les frais sont

calculés au kilomètre seulement (odomètre). Par exemple, si le chauffeur roule pendant 10 kilomètres pour reconduire un client, celui-ci payera 13 $. Certains organismes prennent aussi entente par contrat avec un service de taxi.

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) octroie les permis de chauffeur de taxi de classe 4C suite à une formation de 60 heures et à la réussite d'un examen écrit. Ces cours concernent, entre autres, la conduite d'un véhicule, le service à la clientèle, la gestion des opérations, l'organisation du service, la toponymie du territoire et la réglementation. La SAAQ effectue les contrôles routiers et les vérifications mécaniques du véhicule à tous les six mois tel qu'exigé par la loi.

Au Québec, il y aurait approximativement 18 000 travailleurs dans l'industrie du taxi, 8 000 permis de taxi en circulation et 350 compagnies. Il faut comprendre que le taxi supporte l'activité économique dans les régions et constitue ainsi un service essentiel. Dans les municipalités rurales, le taxi est parfois le seul service de transport accessible au public. À ce moment, les activités du taxi s'organisent principalement autour de la pharmacie, des restaurants et du déplacement de personnes âgées.

Dans la région de la Chaudière-Appalaches, 85 % de la population est desservi par un service de taxi (Bourassa, 2000). Selon la dernière publication du ministère des Transports du Québec, « on compte sur le territoire de la région de Chaudière-Appalaches 182 taxis appartenant à 157 propriétaires. Il y a au total 324 chauffeurs de taxi, ce qui représente une moyenne de 1,8 chauffeur par taxi. » (MTQ, 1996, p. 163). Ce sont les territoires urbains qui regroupent le plus grand nombre de taxis, particulièrement la ville de Lévis.

En Beauce-Etchemin, la MRC Beauce-Sartigan est plutôt bien pourvue en service de taxi puisque 94,8 % de la population est desservie (Bourassa, 2000). Des compagnies de taxi couvrent aussi la municipalité de Saint-Georges. Dans la MRC La Nouvelle-Beauce, trois compagnies de taxi donnent des services réguliers avec huit véhicules. Dans Robert-Cliche, le service de taxi est présent dans les villes de Beauceville et de Saint-Joseph.

En revanche, certaines portions de Beauce-Etchemin n'ont pratiquement pas de service. C'est le cas de la MRC Les Etchemins dont 40,5 % de la population seulement est desservie (Bourassa, 2000). Dans cette MRC, il y a trois permis de taxi mais un seul chauffeur. De plus, ce dernier n'offre pas de service pendant 24 heures, sept jours par semaine. Ainsi, de petites municipalités rurales n'ont pas accès aux services de taxi dans certaines MRC.

1.2.2 L'automobile

La place de l'automobile dans les sociétés occidentales est incontestable. En 1905, 102 voitures circulaient au Québec (Dussault, 1986). On en compte actuellement près de quatre millions (MTQ, 2002). Selon Ross (1992), l'histoire d'amour des Américains avec les voitures connaît peu de limites. Cet expert affirme que, dans la démocratie américaine, le droit de conduire est plus important que le droit de voter. Au Canada, « bon nombre de personnes ont l'impression que conduire est un droit, non un privilège. » (Santé Canada, 1989, p. x).

L'automobile est donc devenue un symbole de liberté : celle de se déplacer au moment, à l'endroit et avec qui l'on veut. Cette liberté de mouvement est considérée comme la pierre angulaire du système politique dans plusieurs pays (Ross, 1992).

Dans presque toutes les circonstances, l'automobile détient des avantages quasi insurmontables comparativement au transport en commun en ce qui concerne les coûts et la commodité (Chatenet et coll., 1995). En conséquence, s'il est difficile de concevoir qu'un alcoolique réduise sa consommation d'alcool, il est encore plus impensable qu'un automobiliste américain réduira son millage (Ross, 1992).

Mais, à cette idée de liberté se confronte également celle de dépendance (Ross, 1992). Certains parlent même d'esclavage. « Avoir son char constitue un moyen efficace de rester esclave d'un mécanisme qui nous pousse à réinvestir sans cesse ses petites économies. » (Laramée, 2004). On reconnaît une dépendance presque généralisée envers l'automobile. Particulièrement « en milieu rural, l'automobile est parfois le seul mode de transport disponible pour se déplacer d'un endroit à un autre. » (Chatenet et coll., 1995). Donc, la grande majorité des résidents possèdent leur véhicule personnel parce qu'il est pratiquement leur seul moyen de locomotion (Bourassa, 2000).

Un autre paramètre est relié à la conduite automobile : le chauffeur. Selon Assaily (2001), « la plupart des conducteurs tendent également à penser qu'ils sont plus sûrs et plus adroits que le "conducteur moyen", ce qui exprime une autre distorsion, le biais de supériorité de soi. » (Assaily, 2001, p. 108). Même dans un état normal, ce phénomène pousse le conducteur à surestimer ses capacités de conduite automobile.

Ainsi, les alternatives à la conduite sont difficiles à envisager parce que l'automobile est devenue un élément essentiel dans chaque ménage a. la communauté (Ross, 1992). Les mesures préventives fondées sur les politiques de transport ont joué un rôle moindre que celles basées sur l'alcool et ce, parce que la réduction de l'utilisation de l'automobile est dure à atteindre (Ross, 1992). De plus, les établissements licenciés sont souvent distancés en région rurale et le seul moyen de les rejoindre est d'utiliser une automobile. Conséquemment, boire et conduire deviennent étroitement liés (Lange, 2002).

1.3 La consommation d'alcool

Cette section est consacrée à la consommation d'alcool. Nous y décrivons d'abord brièvement les principaux effets de l'alcool sur le corps humain, sur le comportement et sur la conduite d'un véhicule. Ensuite, nous présentons une perspective sociale de la consommation d'alcool, puis certaines statistiques comparant la province et le territoire Beauce-Etchemin quant aux différents comportements reliés à la consommation d'alcool et la conduite d'un véhicule. Enfin, la dernière partie expose une réflexion sur l'industrie des bars en milieu rural comme lieu de consommation et le type de clientèle associé.

1.3.1 Les effets de l'alcool

De tout temps, les substances psychotropes font partie de l'expérience humaine. L'alcool affecte le corps humain et, par conséquent, son comportement. Cette substance est absorbée dans l'estomac et le petit intestin, un processus qui requiert généralement d'une à trois heures, dépendamment du type et de la quantité d'alcool ingéré, ainsi que de la présence ou non d'aliments dans l'estomac (Jones, 2001). Puis, elle est métabolisée par le foie. Une petite quantité est aussi éliminée dans l'urine et l'air expiré (Jones, 2001).

L'alcool agit directement sur le cerveau et le système nerveux central. Une fois entrée dans le corps humain, cette substance influence la façon dont une personne pense, se sent ou agit (Demers, 2001). Concrètement, la personne intoxiquée accuse, entre autres, des pertes d'équilibre ainsi que des difficultés de coordination et d'élocution.

Bien que la limite légale canadienne soit de 80 milligrammes (mg) d'alcool par 100 millilitres (ml) de sang, les effets néfastes de l'alcool peuvent survenir à des concentrations plus basses. La plupart des études rapportent que les habiletés de conduite sont détériorées de façon significative à 50 mg par 100 millilitres de sang. Les fonctions atteintes sont : le temps de réaction, le repérage, l'attention, le processus d'information, la vision, la perception et la performance psychomotrice (NHTSA, 1997).

Une quantité extrême d'alcool (par exemple 400 mg par 100 ml de sang) peut paralyser le système respiratoire et causer la mort. Cependant, certaines personnes peuvent survivre et même conduire à de très hautes concentrations. Il semble donc qu'il y ait une tolérance du système nerveux central qui se développe chez les buveurs réguliers (Jones, 2001).

1.3.2 La perspective sociale

Les individus ont besoin d'une vie sociale et, pour certains, la consommation d'alcool permet d'améliorer leur capacité d'entrer en relation avec les autres. Cependant, c'est l'usage inapproprié de cette substance qui pose problème. Or, la consommation excessive d'alcool est une notion complexe qui renvoie à l'interaction entre la substance (incluant le mode de consommation), l'individu et le contexte (Demers, 2001). Afin de cerner la perspective sociale de ce comportement, tentons de mieux comprendre la place qu'occupe la consommation d'alcool dans la société moderne.

« L'alcool a un effet bien connu de "lubrifiant social", il lève les inhibitions, favorise la convivialité, etc. » (Chatenet et coll., 1995, p. 47). On ne peut ignorer le fait que la recherche de bien-être et de plaisir est le motif de consommation invoqué par la plupart des usagers de substances psychotropes (Demers, 2001). Ainsi, consommer de l'alcool relaxe et libère les inhibitions (Asiamah, 2002). La consommation d'alcool chez les jeunes adultes est fortement associée à la recherche de l'effet

euphorisant et antidépresseur rapide de la substance. Boire devient, dans bien des cas, une habitude de vie et il est très difficile de la changer (Chatenet et coll., 1995).

Une étude révèle que boire beaucoup survient, notamment, en réponse aux encouragements subtils des amis. Par exemple, les hôtes peuvent donner l'impression qu'ils s'attendent à ce que leurs invités consomment et qu'ils apprécient peu la modération. Les amis peuvent aussi promouvoir une forte consommation pour se sentir plus confortables avec leur propre consommation. Sur le plan de l'environnement, on reconnaît que des normes permissives, la valorisation de certains modèles de consommation ainsi que des lieux tels que les bars et les centres sportifs peuvent favoriser un usage abusif d'alcool (NHTSA, 1997).

Pour tous les groupes d'âge, l'intoxication à l'alcool et l'usage de drogues illicites caractérisent davantage les hommes (Demers, 2001). Cette activité se tient principalement dans les bars avec un grand groupe d'amis (Stewart, 2001).

> « D'ailleurs, c'est précisément le lien entre le stéréotype de sexe et les comportements de santé qui renforce la vulnérabilité des hommes : ces derniers adoptent des comportements dangereux (boire beaucoup, conduire vite par ex.) pour affirmer leur masculinité... À l'exception de quelques régimes alimentaires excessifs, l'affirmation de leur féminité ne conduit généralement pas les femmes à se mettre en danger... Il s'opère donc une construction sociale de la maladie ou de l'accident... » (Assaily, 2001, p. 69-70).

Toutefois, il faut souligner que ce ne sont pas tous les conducteurs consommateurs qui deviennent inaptes à conduire. La frontière de l'inaptitude est floue comme nous pourrons le constater dans les prochaines sections.

1.3.3 Les statistiques

Au cours des deux dernières décennies, la consommation d'alcool dans la population québécoise a substantiellement diminué. Cependant, depuis 1994, on observe une tendance à la hausse (Demers, 2001). Selon l'Institut de la statistique du Québec (2000), la plupart des indicateurs de fréquence de consommation utilisés dans l'Enquête sociale et de santé de 1998 montrent une légère augmentation par rapport aux résultats de 1992-1993. Cette hausse se reflète chez tous les types

de buveur : moins d'abstinents et plus de buveurs actuels. De plus, la consommation moyenne hebdomadaire a augmenté au cours de cette même période (Institut de la statistique du Québec, 2000).

Les données présentées dans les paragraphes suivants sont tirées de l'étude réalisée pour la Société de l'assurance automobile du Québec par la firme Léger Marketing. En 2000, 76,0 % des Québécois ont bu de l'alcool au moins une fois au cours de la dernière année, et 31 % ont consommé plusieurs fois par semaine. En 2001, à l'instar du Québec, 76 % des Beaucerons-Etcheminois ont consommé au moins une fois de l'alcool au cours de la dernière année, mais 24 % ont consommé plusieurs fois par semaine. La fréquence de consommation en Beauce-Etchemin est donc inférieure à celle du Québec. Par contre, un certain nombre de Beaucerons-Etcheminois fréquentent assidûment les bars et y consomment des quantités assez importantes d'alcool. Par exemple, 6,9 % des résidents de la région disent avoir consommé plus de cinq consommations en une même occasion au cours de la dernière année, contre seulement 4,3 % dans l'ensemble du Québec. Ainsi, il semble exister un pourcentage plus important de gros consommateurs d'alcool en Beauce-Etchemin.

De plus, la consommation dans les bars (26 %) dans ce territoire en 2001 est nettement plus importante qu'au Québec (16 %) en 2000. La proportion de personnes qui déclarent boire avant une sortie durant ces deux années (8,3 % par rapport à 2,7 % chez les Québécois) est particulièrement préoccupante.

Pour ce qui est de la conduite automobile, il y a peu de différence dans le nombre de conducteurs expérimentés[3] entre le territoire de Beauce-Etchemin (61 %) et la province de Québec (62 %). Concernant les conducteurs ayant peu d'expérience (moins de 2 ans), il y en a un peu plus en Beauce (6 %) qu'au Québec (4 %). Les comportements de conduite agressive (jurons, vitesse excessive, zigzags, etc.) sont déclarés dans des proportions identiques à celles du Québec.

Pour résumer, les Beaucerons se distinguent surtout quant à la proportion de gros consommateurs qui fréquentent assidûment les bars et y consomment des quantités assez importantes d'alcool.

[3] Conducteurs qui ont plus de vingt ans d'expérience de conduite.

1.3.4 Les bars en région rurale

Les gros consommateurs préfèrent boire dans les bars, à la maison d'autres personnes et à des endroits multiples nécessitant de conduire sur une longue distance (Jones, 2001). Le risque d'incident serait plus élevé si l'on consomme dans un bar ou dans une petite ville (Morrison, 2002). En 1997, pour la région Beauce-Etchemin, 90 % des conducteurs décédés et ayant de l'alcool dans le sang ont consommé dans des bars. Dans une bonne proportion des cas, ces conducteurs ont consommé dans plusieurs bars au cours de la même soirée (Paré, 2001). Comme la problématique de l'alcool au volant qui nous intéresse vise les bars de façon particulière, il semble pertinent d'examiner ce lieu de consommation dans une perspective socioculturelle.

À ce sujet, Gusfield (1984) affirme que les bars vendent plus que de l'alcool. Comme lieu de divertissement, ils créent un environnement distinct avec des règles sociales spécifiques. Les bars des régions rurales présentent certains traits en commun qui furent observés durant l'enquête menée auprès des consommateurs en Beauce-Etchemin (voir section suivante) et par les recherches de Gusfield (1984). D'abord, ce sont des établissements de petite taille, c'est-à-dire entre 50 et 100 places. Ils sont principalement fréquentés par des consommateurs masculins réguliers dont l'âge varie entre 25 et 50 ans. Ces clients ne sont pas en groupe ni en couple; ce sont des buveurs seuls qui se déplacent avec leur voiture. Ils consomment assis ou appuyés au comptoir du bar; peu s'assoient aux tables. Le bar devient pour ainsi dire le centre d'attraction. Les clients sont familiers entre eux, c'est-à-dire qu'ils interagissent avec les autres et avec le ou les employés de l'établissement. Dans ces « petits bars », les étrangers sont rares.

Dans la majorité de ces établissements, les propriétaires (tenanciers) sont surtout des hommes. Souvent, ils sont sur place. Leur présence est marquée par un pouvoir d'autorité et d'influence car ils décident des tournées, animent le groupe et maintiennent la familiarité. Généralement, ce sont eux qui appellent un taxi pour un client en état d'ébriété. Ces personnes détiennent un rôle crucial pour créer et maintenir une interaction. Un tel comportement est culturel, comme il est noté dans la recherche de Gusfield en 1984. Dans ces bars, les autres employés qui servent de l'alcool aux clients sont des femmes dans 90 % des cas. Selon l'enquêteur, elles participent à la vie de l'établissement (plus la serveuse est belle et jeune, plus elle devient le centre d'attraction de l'endroit), mais elles n'ont habituellement pas d'autorité.

Ainsi, une relation particulière se développe entre l'habitué et le tenancier d'un petit bar. Pour ce dernier, le consommateur est un ami et pas seulement un client. Or, dans le cercle des relations personnelles, le tenancier pourrait contrôler à la fois la consommation et le modèle de raccompagnement. Cependant, les bars sont des établissements privés dont la rentabilité dépend de la vente d'alcool. Dans bien des cas, cette réalité économique a préséance sur le contrôle de la conduite en état d'ébriété.

2. L'ÉTUDE DES BESOINS

> « Plutôt que de le considérer purement comme un acte illégal, le phénomène de la conduite en état d'ébriété peut être vu comme une forme de comportement social, gouverné par une série de règles socialement partagées. » (Gusfield, 1984, p. 45, traduction libre)

Dans cette section, nous tentons de mieux identifier les règles sociales relatives à la conduite avec facultés affaiblies, par la réalisation de deux enquêtes menées dans la communauté. Pour ce faire, la démarche de recherche nous amène à consulter deux groupes. Une première enquête vise à interroger des propriétaires d'établissements licenciés de la région Beauce-Etchemin, et la deuxième cherche à rejoindre directement des consommateurs d'alcool qui conduisent un véhicule.

Ces deux enquêtes s'apparentent à une recherche qualitative de nature exploratoire. Elles permettent de mieux connaître les gens et leurs préoccupations sur un sujet bien précis, à savoir la conduite en état d'ébriété. « Le but d'une recherche qualitative peut être de rendre compte des préoccupations des acteurs sociaux, telles qu'elles sont vécues dans le quotidien. » (Poupart et coll., 1997, p. 88). « Cependant, la reconnaissance des citoyens comme source de connaissances et dépositaires d'un pouvoir a des répercussions sur le déroulement d'une recherche qualitative. » (Poupart et coll., 1997, p. 106).

Notre objectif principal est de comprendre les besoins, les croyances et la culture du milieu face à la conduite en état d'ébriété. En fait, nous cherchons à obtenir l'opinion des personnes clés à propos des alternatives de transport et à explorer l'acceptabilité de certains éléments concernant le développement de futurs projets de raccompagnement.

Ces recherches sont menées selon les techniques d'observation et d'entrevue semi-dirigée. Les opinions et les paroles des participants ont été classées par idées principales afin de pouvoir les approfondir. Aucune analyse statistique n'est effectuée compte tenu de la teneur qualitative des données.

> « Bien qu'elles échappent à la standardisation poussée, il est quand même important que les sciences sociales puissent analyser ces données puisqu'elles décrivent une grande partie de la vie sociale; les négliger revient à se priver d'une connaissance essentielle. » (Poupart et coll., 1997, p. 105)

La section suivante présente ces deux enquêtes. D'abord, pour chacune d'elles, la méthodologie de recherche spécifique, les limites, puis les résultats y sont décrits. Enfin, la conclusion fait ressortir les principaux éléments à retenir.

2.1 Les propriétaires d'établissements licenciés

Vendre de l'alcool constitue le gagne-pain des propriétaires de bars. Leur principal intérêt est d'entourer leurs clients pour qu'ils consomment aujourd'hui et les autres jours. Le nôtre est de rendre les routes plus sécuritaires et de préserver des vies. Ainsi, au-delà des considérations économiques des lois du marché, tous ont avantage à garder les consommateurs vivants. Ceci dit, il est raisonnable de penser que tout le monde veut agir ensemble en ce sens.

Cette prémisse résume bien pourquoi les propriétaires d'établissements licenciés sont consultés dans le cadre de cette enquête. En effet, nous croyons qu'ils détiennent de l'information privilégiée à plusieurs égards. D'abord, ils ont une bonne connaissance de leurs clients, de leurs habitudes de consommation et de conduite. D'autre part, ils sont concernés directement par les lois régissant la fermeture des bars et la conduite en état d'ébriété. Ainsi, connaître les perceptions et les croyances des propriétaires de bars nous permet de mieux comprendre la problématique se déroulant au sein de ces milieux et d'identifier plus concrètement les zones où une collaboration est possible. Nous sommes donc allés rencontrer ces personnes dans leur milieu, c'est-à-dire dans des bars.

2.1.1 La méthodologie

L'objectif de cette enquête est de recueillir des informations concernant la situation perçue par les propriétaires en regard des clients qui conduisent après avoir consommé. Par la suite, les questions tentent d'identifier des pistes d'action puis l'intérêt des propriétaires à s'impliquer dans un projet de prévention dans leur milieu. Les propriétaires de bars et d'hôtels ont été privilégiés par rapport

aux autres employés de ces établissements à cause de leur position de décideur. Ces tenanciers ont des contacts directs avec la clientèle depuis plusieurs années et connaissent bien la problématique.

Les entrevues ont été réalisées par quatre intervenants communautaires des CLSC correspondant à chacune des quatre MRC du territoire de Beauce-Etchemin. Bien qu'ils détiennent une bonne connaissance de leur communauté respective, seulement un intervenant était naturellement à l'aise dans ce milieu. Le questionnaire d'entrevue est rédigé par un des intervenants de CLSC en collaboration avec quelques professionnels de la santé publique (voir annexe II).

En 1999, certains propriétaires connus des intervenants sont d'abord rejoints par téléphone. Ensuite, ils sont invités à participer à une rencontre et encouragés à amener d'autres collègues. Nous présentions ces rencontres comme un moyen convivial d'aller chercher leurs connaissances et leurs expériences. Tous les propriétaires rejoints directement ont accepté de participer. Trois intervenants ont tenu une ou des rencontres dans un bar de leur MRC respective avec un ou plusieurs propriétaires. Un intervenant a réalisé toutes les entrevues par téléphone. Vu le caractère exploratoire de cette recherche, nous n'avons pas tenu compte de la représentativité proportionnelle des bars. Les propriétaires participants sont essentiellement de sexe masculin.

2.1.2 Les limites de la recherche

Nous devons tenir compte des intérêts économiques des propriétaires qui peuvent certainement orienter leurs réponses. De plus, il est possible qu'ils minimisent le problème de l'alcool au volant afin de montrer une plus grande conscience sociale. Enfin, le mode de sélection des propriétaires par le biais des intervenants de CLSC pourrait influencer les résultats. Cependant, nous notons une certaine convergence des réponses, ce qui nous fait croire que l'influence est peu importante. Nous pouvons penser aussi à du renforcement positif et négatif en raison de l'effet de groupe.

2.1.3 Les résultats

L'étude exploratoire ayant lieu dans le territoire de Beauce-Etchemin, les résultats ne peuvent pas être directement généralisables, bien que partiellement exportables. Ils sont présentés ici selon les trois volets précités : situation perçue, moyens d'action et implication possible.

Au total, 18 personnes sont interviewées dans le cadre de cette recherche, pour une moyenne de quatre propriétaires par MRC. Concernant la situation perçue en regard des clients qui conduisent après avoir consommé, tous les propriétaires d'établissements licenciés rencontrés sont conscients de la problématique de l'alcool au volant et de la nécessité d'intervenir afin de diminuer le nombre de clients qui conduisent après avoir trop consommé. Ils considèrent avoir un certain devoir envers les clients, mais n'endossent toutefois pas l'entière responsabilité du fait que plusieurs clients ont déjà consommé une certaine quantité d'alcool avant leur arrivée au bar. Ils mentionnent parallèlement qu'il est parfois difficile d'évaluer l'état d'ébriété de leurs clients.

Les propriétaires participants évaluent les lois actuelles comme étant sévères mais nécessaires; toutefois leur application les inquiète. En ce sens, ils perçoivent négativement la pratique de certains policiers qui, par exemple, se cachent près des établissements et interceptent les clients dès qu'ils prennent la route. Les propriétaires interrogés déclarent aussi que le personnel en place semble avoir peu d'impact sur la décision du client de prendre son véhicule après avoir trop consommé. Ils évaluent le taux de réussite entre 20 % et 25 %. Certains propriétaires vont eux-mêmes reconduire des clients à leur domicile tandis que d'autres leur proposent de passer la nuit dans une chambre de leur hôtel et ce, gratuitement. En termes d'alternatives de transport, les propriétaires remarquent que seules certaines municipalités offrent un service de taxi 24 heures pendant 7 jours. Pour plusieurs territoires, l'accès est limité à certaines heures, alors que pour d'autres, le service de taxi est inexistant. Finalement, les personnes interrogées ont observé que durant la période d'Opération Nez rouge, la réprobation sociale est plus forte envers la conduite en état d'ébriété et, de ce fait, la persuasion auprès du consommateur de ne pas prendre son véhicule est plus facile.

Concernant les moyens d'action pouvant avoir un impact sur la conduire en état d'ébriété, les propriétaires d'établissements licenciés ont élaboré trois propositions. D'abord, ils souhaitent que les policiers interviennent avec une approche de type communautaire (selon le modèle dit « américain »). Les agents de la paix entreraient alors régulièrement en contact avec les citoyens dans les bars afin de les inciter à ne pas prendre leur véhicule s'ils ont trop consommé. Cette approche amène une perception plus positive du rôle des policiers et présente aussi l'avantage d'appuyer l'intervention préventive du personnel de bar auprès des clients. De plus, les propriétaires

souhaitent que se développe un système de raccompagnement disponible principalement en période de pointe, soit du jeudi au samedi, de minuit à quatre heures du matin. La présence d'un service de taxi de façon complémentaire serait un atout indéniable.

Enfin, les personnes présentes à la rencontre se disent prêtes à s'impliquer financièrement en partenariat dans l'actualisation d'un service de raccompagnement. De plus, elles accepteraient de faire la promotion de différents outils de prévention si elles les jugent adéquats.

2.1.4 La conclusion de la section 2.1

Les rencontres avec les propriétaires d'établissements licenciés permettent d'obtenir des informations concrètes sur la réalité des bars. Ces derniers mentionnent leur difficulté à évaluer l'état d'ébriété de leurs clients. Cette remarque s'avère importante puisque toutes les autres interventions découlent de cette évaluation initiale. Selon eux, il semble que le personnel des établissements a peu d'influence sur les clients en état d'ébriété qui s'apprêtent à conduire. De plus, les services de transport public en région rurale sont quasi inexistants après 23 heures. Ces trois constats jouent un rôle capital dans notre compréhension de la conduite en état d'ébriété. Enfin, retenons que les propriétaires ont une ouverture certaine quant aux pistes de solution et ils sont même prêts à s'impliquer dans la mesure où ils croient en l'adéquation des moyens.

2.2 Les conducteurs consommateurs d'alcool

Dans la poursuite de notre objectif de mieux comprendre les croyances et la culture relatives à la conduite en état d'ébriété, une deuxième enquête est réalisée au cours de la même période. Ainsi, plusieurs conducteurs de véhicule automobile sont interrogés au moment même où ils consomment de l'alcool.

Cette section présente cette enquête dans les bars de Beauce-Etchemin. Tout d'abord, la méthodologie et les limites de l'étude y sont décrites. Par la suite, les résultats de diverses études, recherches ou articles publiés dans le même domaine sont également exposés lorsqu'ils permettent d'alimenter la réflexion ou de valider nos propres données. Comme toujours, la conclusion relève les éléments importants mis en évidence au cours de cette enquête sur le terrain.

2.2.1 La méthodologie

Dans cette recherche, l'interviewer est un intervenant communautaire, oeuvrant en CLSC depuis plusieurs années dans les secteurs jeunesse et toxicomanie, qui possède une expérience de travail comme serveur dans les bars de la région.

Le questionnaire utilisé pour les entrevues est conçu par deux professionnelles de la Direction de santé publique de Chaudière-Appalaches et par l'interviewer (voir annexe III). Plusieurs questions proviennent du sondage réalisé dans ce territoire par la firme de communication SOM pour la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) en 1998. Le questionnaire se divise en cinq cellules. D'abord, des informations générales sont recueillies. Par la suite, l'interviewer questionne sur les habitudes de conduite du participant lors de consommation d'alcool. La perception du risque, la réprobation sociale et les alternatives de transport sont abordées. Les questions posées n'abordent pas la fréquence de la consommation puisque l'accent est mis sur la conduite en état d'ébriété. Cependant, nous espérons rejoindre les buveurs réguliers. « Il est généralement reconnu qu'une partie des grands consommateurs sont peu accessibles ou refusent de répondre. » (ISQ, 2000, p. 119). Le prétest du questionnaire s'est effectué auprès de trois consommateurs.

Selon les critères de sélection retenus pour participer à la recherche, les personnes interviewées devaient être de sexe masculin, être âgées entre 25 et 45 ans et devaient voyager seules dans un véhicule automobile. De plus, ces participants devaient également être des habitués de l'établissement licencié, c'est-à-dire des clients qui vont au bar sur semaine pour consommer et qui sont familiers avec les personnes qui y sont présentes. Au moment de l'entrevue, le client a déjà consommé au moins une bière, mais ne présente pas de signes évidents d'intoxication (voir section 1.3) selon l'évaluation de l'interviewer.

Dans environ 75 % des cas, les clients sont choisis au hasard après une période d'observation. Sinon, les clients sont repérés par le propriétaire du bar et introduits à l'interviewer en sollicitant sa collaboration. L'interviewer explique alors aux personnes sollicitées les principaux objectifs de l'enquête afin d'obtenir un consentement verbal. Deux personnes ont refusé de participer à l'enquête. De plus, deux autres clients sont exclus par l'intervenant parce qu'ils ont moins de 25 ans.

Les entrevues sont faites sur semaine, les mardis, mercredis ou jeudis entre 21 heures et 1 heure. La durée moyenne des entretiens s'établit à environ 45 minutes. La durée totale des échanges et de l'observation varie entre 2 et 4 heures pour chaque individu interviewé. En effet, pour gagner la confiance et la collaboration des répondants, l'interviewer discute souvent de sujets divers avant de débuter l'entrevue. Les dialogues ne sont pas enregistrés. En général, les idées principales sont immédiatement inscrites durant l'entrevue. Par la suite, les réponses des participants sont transcrites plus en détail après chaque rencontre. Un soin particulier est apporté aux expressions qui sont consignées textuellement.

Pour l'échantillonnage, nous n'avions pas fixé de nombre de participants au préalable. Notre objectif était de respecter les territoires de MRC, les tranches d'âge et le budget. Les rencontres avec les consommateurs d'alcool se sont terminées lorsque nous avons remarqué une certaine convergence des réponses.

Les entrevues se sont déroulées dans neuf bars répartis dans cinq municipalités du territoire de Beauce-Etchemin : Sainte-Marie, Scott, Vallée-Jonction, Saint-Georges et Lac-Etchemin. Les participants ont répondu à toutes les questions. Les entrevues se sont tenues entre octobre 1998 et mars 1999. Comme l'enquête porte sur les croyances et la culture de conducteurs ayant consommé de l'alcool, selon nous, le sujet demeure d'actualité à cause de son originalité et de son contenu.

2.2.2 Les limites de la recherche

Nous décrivons maintenant les conditions qui peuvent amener des biais dans cette enquête. Par la suite, les facteurs qui les atténuent sont signalés. Tout d'abord, les participants ont possiblement donné des réponses socialement et légalement désirables. Ce biais semble peu influencer les résultats puisque les réponses sont assez consistantes d'un individu à l'autre. De plus, bien que le client ne présente pas de signes d'intoxication au moment de l'entrevue, il consomme quand même de l'alcool. On peut sans doute affirmer que, dépendamment de la quantité d'alcool ingurgitée, les réponses des participants sont possiblement modifiées par cette substance. Ce phénomène est un effet désiré par les chercheurs puisque la décision de conduire se prend sous l'influence de l'alcool. Cependant, tous les clients sont rencontrés dans les mêmes conditions selon l'évaluation de l'interviewer qui réalise toutes les entrevues. Cela minimise les biais quant à l'évaluation des clients

et la manière de poser les questions. Comme les réponses des participants ne sont pas enregistrées, des oublis peuvent survenir. Néanmoins, cette méthode permet des confidences des clients sur un comportement reconnu criminel par la loi.

2.2.3 Les résultats

Voici les réponses recueillies lors des 25 entrevues, pour chaque question, selon l'ordre du questionnaire.

Cellule no 1 - Les informations générales

Les informations générales concernant les participants sont décrites ici : âge, sexe, MRC de résidence, occupation principale, scolarité et distance entre le bar et le domicile du consommateur.

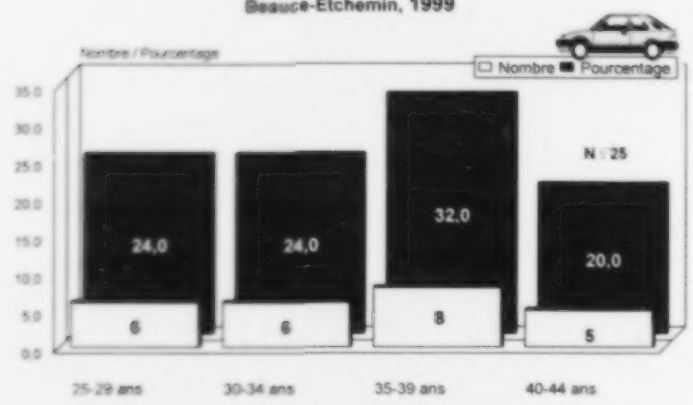
L'âge et le sexe du participant

Les 25 participants sont des hommes âgés de 25 à 44 ans, surtout dans le groupe des 35 à 39 ans et ce, dans une proportion de 32 % (voir graphique 1). L'échantillon se répartit presque également entre les autres groupes d'âge.

Le groupe des 25-44 ans est choisi car plusieurs informations permettent de croire que ces personnes sont particulièrement à risque. En Beauce-Etchemin, en 2000, l'âge moyen des conducteurs responsables d'accidents mortels est de 31 ans (Paré, 2001). Les adultes âgés de 25 à 34 ans récoltent le tiers des infractions au Code criminel reliées à la conduite avec facultés affaiblies au Québec (Larose, 1999). Enfin, les taux d'alcoolémie sont plus élevés à 25-30 ans qu'à 17-19 (Chatenet et coll., 1995).

Graphique 1

Enquête auprès des clients de bars, selon les groupes d'âge, Beauce-Etchemin, 1999



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

Toutes les personnes sélectionnées pour cette étude sont de sexe masculin. Plusieurs raisons expliquent ce choix. D'abord, les hommes sont plus nombreux à consommer de l'alcool que les femmes (SOM, 1998; Demers, 2001). De plus, ils en consomment des quantités plus importantes. « Ainsi, 35 % des hommes ont dit avoir pris plus de cinq consommations en une même reprise au cours de la dernière année dont 10 % plus de 10 consommations. Ce n'est le cas que de respectivement 12 et 1 % des femmes. » (SOM, 1998, p. 11). Ensuite, beaucoup plus d'hommes (24,5 %) déclarent avoir conduit moins de deux heures après avoir consommé de l'alcool. Seulement 9,9 % des femmes font une telle affirmation (Beirness, 2001). Enfin, les infractions au Code criminel, reliées à la conduite avec facultés affaiblies dans 96 % des cas, surviennent plus fréquemment chez les hommes que chez les femmes, soit 9,5 fois plus souvent (Vézina, 1995).

Parallèlement, les conducteurs de sexe masculin sont plus souvent impliqués dans des accidents liés à la consommation d'alcool que les conductrices (Beaulne, 1991). Dans les cas recensés pour les années 1997 et 2000 en Beauce-Etchemin, tous les conducteurs en état d'ébriété responsables d'accident mortel sont de sexe masculin (Paré, 2001). Il semble donc que la consommation d'alcool est un comportement plus spécifiquement masculin (Chatenet et coll., 1995).

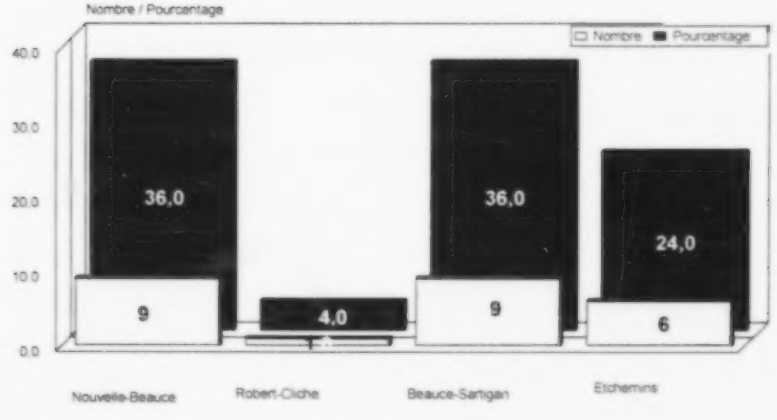
La MRC de résidence du participant

Neuf répondants sur 25 (36 %) habitent la MRC La Nouvelle-Beauce et le même nombre provient de la MRC Beauce-Sartigan pour un total de 72 %. Enfin, 28 % (7/25) des répondants viennent des MRC Les Etchemins et Robert-Cliche (voir graphique 2).

Un nombre plus important de répondants proviennent des MRC Beauce-Sartigan et La Nouvelle-Beauce qui sont également les deux MRC où habitent le plus d'hommes selon le MSSS et le Bureau de la statistique du Québec (Larose, 1999).

Graphique 2

Enquête auprès des clients de bars, selon les MRC de résidence, Beauce-Etchemin, 1999



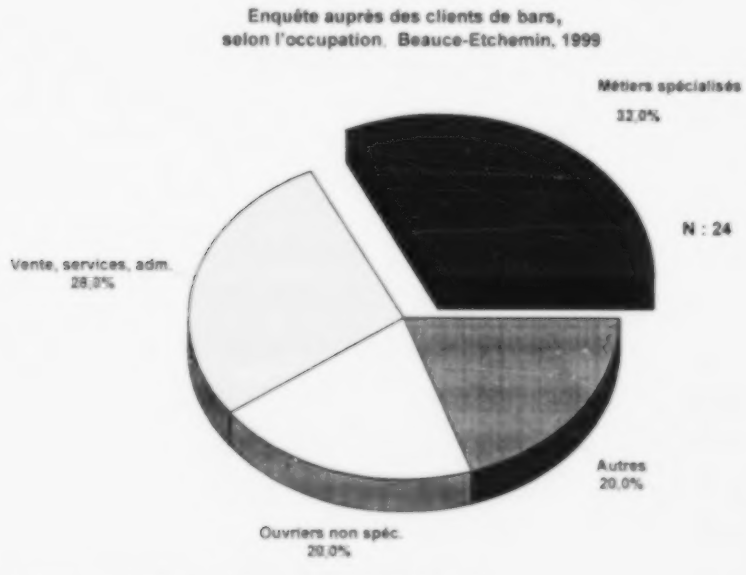
Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

L'occupation du participant

Tous les répondants, sauf un étudiant, occupent un emploi. Huit travailleurs (32 %) sont des salariés de métiers spécialisés : construction, rénovation, transport, imprimerie, etc. Sept (28 %) travaillent dans la vente, les services et l'administration publique, et cinq (20 %) sont des ouvriers non

spécialisés des secteurs de la transformation ou de la fabrication. Enfin, cinq (20 %) proviennent d'autres catégories d'emploi (voir graphique 3).

Graphique 3



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

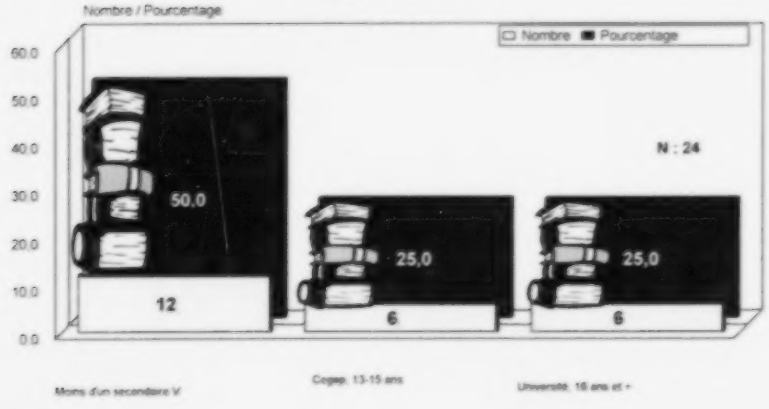
Les répondants détiennent un emploi rémunéré dans divers domaines, ce qui illustre bien le dynamisme reconnu de Beauce-Etchemin dans la catégorie des petites et moyennes entreprises. Dans l'étude de Gusfield (1984), les clients des bars sont des travailleurs de la construction, des bouchers, des commis de bureau, des secrétaires, des techniciens, etc.

La scolarité du participant

En ce qui a trait à la scolarité, douze répondants (50 %), soit la moitié, déclarent posséder un 5e secondaire ou moins. L'autre moitié détient l'équivalent d'un diplôme collégial (25 %) ou universitaire (25 %) (voir graphique 4).

Graphique 4

Enquête auprès des clients de bars, selon la scolarité, Beauce-Etchemin, 1999



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

La distance entre le bar et le domicile du participant

Enfin, la dernière question de la section démographique concerne la distance qui sépare le bar du domicile du répondant. Pour dix-huit personnes (72 %), cette distance est inférieure à neuf kilomètres. Pour les sept autres (28 %), la distance est supérieure à 10 kilomètres.

Ainsi, presque les trois quarts des répondants résident à moins de neuf kilomètres du bar où ils consomment au moment de l'entrevue. Les différents sondages réalisés en Beauce-Etchemin indiquent que 55 % (SOM, 1998) et 45 % (Léger, 2001) des personnes rejointes par téléphone habitent à moins de 10 kilomètres de leur lieu de sortie habituel. « Nous ne disposons pas de statistiques comparatives pour l'ensemble du Québec, mais il est clair que la région de Beauce-Etchemin n'est pas la seule des régions périphériques où les gens doivent faire une certaine distance en automobile pour aller à leur lieu habituel de sortie. » (SOM, 1998, p. 53).

Les participants ne consomment pas très loin de leur domicile. Cependant, cette distance prend un autre sens en région rurale. Quoi qu'il en soit, les clients doivent utiliser un moyen de transport pour se déplacer. Ce phénomène a aussi été noté par Gusfield (1984). L'observateur de cette dernière étude remarquait que tous les clients conduisaient leur voiture pour s'y rendre, bien que l'un des bars visités était un « bar de quartier ». L'utilisation de la voiture pour aller consommer démontre en partie l'importance de l'automobile pour les déplacements.

Cellule no 2 – La conduite et l'alcool

Les questions de cette cellule ont pour but de tracer le profil des participants en ce qui a trait à la fréquence de leur consommation d'alcool et de leur conduite automobile.

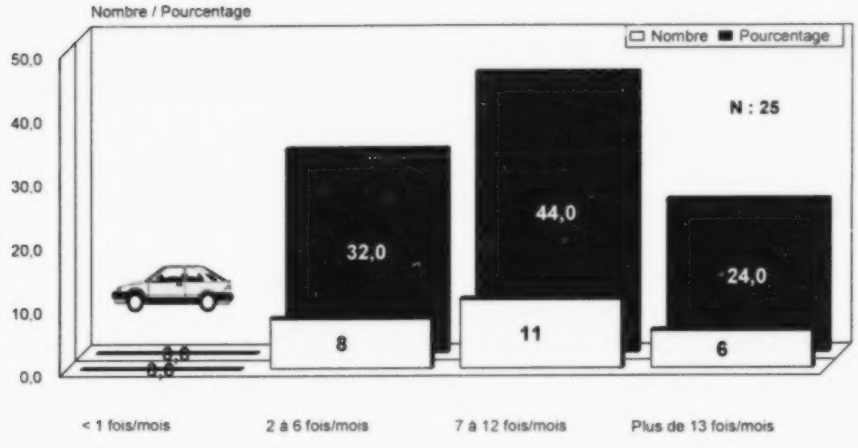
À quelle fréquence prenez-vous votre véhicule pour aller consommer?

Selon le graphique 5, une bonne proportion des consommateurs (44 %) prend son véhicule deux à trois fois par semaine (7 à 12 fois par mois) pour aller consommer. Presque le quart des répondants (24 %) déclare utiliser leur automobile plus de trois fois par semaine (13 fois et plus dans un mois) pour aller boire. Ainsi, 68 % des répondants prennent leur véhicule deux fois par semaine et plus pour aller consommer.

En conséquence, un peu plus des deux tiers des conducteurs circulent sur les routes au moins deux fois par semaine pour aller consommer de l'alcool. Selon les critères de sélection retenus pour cette enquête en Beauce-Etchemin, le client est un habitué du bar. Il nous semble donc normal que les répondants déclarent une fréquence de consommation aussi élevée. Selon Molof (1995), 81 % des consommateurs interrogés boivent dans les bars une à deux fois par semaine ou plus.

Graphique 5

Enquête auprès des clients de bars, selon la fréquence à laquelle ils prennent leur véhicule pour aller consommer, Beauce-Etchemin, 1999



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

Avez-vous déjà été intercepté dans un barrage policier au cours des deux dernières années?

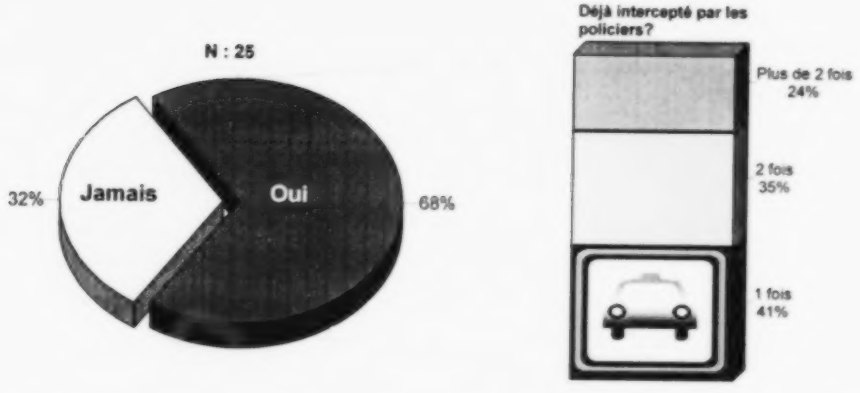
À cette question, plus des deux tiers (17/25) des répondants (68 %) disent avoir déjà été interceptés durant cette période. Parmi ceux-ci, 41 % (7/17) l'ont été une fois et 59 % (10/17) ont rencontré deux barrages ou plus. Huit personnes sur 25 (32 %) n'ont jamais été contrôlées par les forces policières. Ces données sont illustrées au graphique 6.

Dans un sondage téléphonique, 62 % des conducteurs de Beauce-Etchemin interrogés ont déjà été interceptés ou connaissent quelqu'un qui l'a été (Léger, 2001). Si la question posée aux répondants de notre enquête avait inclus une connaissance ayant été interceptée, nous présumons que le pourcentage serait beaucoup plus élevé.

Mentionnons que les barrages policiers sont mis en place surtout en soirée les jeudis, vendredis et samedis. Ils ont pour but de détecter les conducteurs en état d'ébriété et d'être visible afin de faire prendre conscience à la population qu'elle peut se faire arrêter.

Graphique 6

Enquête auprès des clients de bars, selon la fréquence d'interception dans un barrage policier, Beauce-Etchemin, 1999



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

Avez-vous déjà perdu votre permis de conduire pour conduite en état d'ébriété?

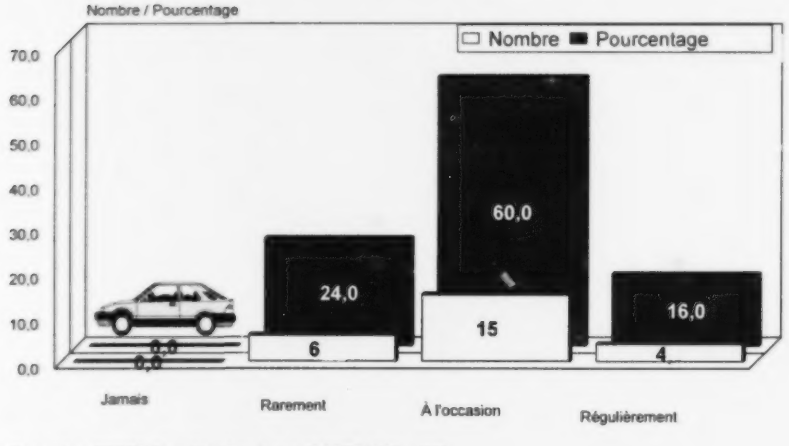
Plus spécifiquement, 36 % des répondants (9/25) ont déjà perdu leur permis pour conduite en état d'ébriété. Ainsi, 16 personnes sur 25 (64 %) n'ont pas perdu leur permis de conduire à la suite d'une consommation excessive d'alcool.

Au cours des deux dernières années, avez-vous conduit votre véhicule même si vous aviez des doutes que vous pouviez dépasser la limite légale permise?

Au cours des deux dernières années, tous les répondants disent avoir conduit leur véhicule en doutant de dépasser la limite légale d'alcoolémie. Quinze (60 %) répondants le font à l'occasion et 4 le font régulièrement (16 %). Six (24 %) conducteurs conduisent rarement dans le doute. Ces pourcentages sont présentés au graphique 7.

Graphique 7

Enquête auprès des clients de bars, selon la fréquence de conduite dans le doute, Beauce-Etchemin, 1999



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

Ainsi, cette étude révèle que 100 % des répondants avouent avoir déjà conduit leur véhicule en doutant dépasser la limite légale d'alcoolémie. De plus, 60 % d'entre eux le font occasionnellement et 16 %, régulièrement.

Molof (1995) a questionné des consommateurs d'alcool dans certaines villes américaines. Ainsi, 71 % des personnes participant à un groupe disent conduire alors qu'elles se sentent intoxiquées, et qu'elles l'ont fait en moyenne 14 fois durant l'année précédant l'entrevue. Ce pourcentage grimpe à 87 % chez les clients d'une compagnie de taxi. Dans un sondage téléphonique réalisé par le même

chercheur, un tiers de la population interrogée utilisent quelquefois leur véhicule lorsqu'ils sont en état d'ébriété.

D'autres données, provenant d'un sondage effectué dans la population en générale au Canada, sont présentées par Beirness (2001). Selon lui, 7,3 % des conducteurs disent avoir pris le volant à un moment ou à un autre au cours de l'année écoulée alors qu'ils pensaient avoir dépassé la limite d'alcoolémie permise. Parmi ceux-ci, 63 % ont déclaré l'avoir fait plus d'une fois et 11 %, quatre fois ou plus. Selon ce sondage, les conducteurs, qui déclarent avoir utilisé leur véhicule après avoir bu, sont des hommes qui semblent consommer de l'alcool à une plus grande fréquence et en plus grande quantité. Ils sont célibataires, séparés ou divorcés, et ils déclarent faire davantage de kilométrage. L'auteur conclut « qu'une petite minorité de conducteurs effectuent la plupart des déplacements avec facultés affaiblies. » (Beirness, 2001, p. 11).

Des recherches suggèrent que l'expérience associée à un événement négatif (comme un accident ou une arrestation) rend un consommateur moins enclin à conduire en état d'ébriété (Jones, 2001). Cependant, les neuf répondants, qui ont déjà perdu leur permis, déclarent conduire encore dans le doute. L'expérience ne semble pas modifier le comportement de nos consommateurs.

Selon vous, la conduite en état d'ébriété est-elle un problème dans notre région? Pourquoi?

La conduite en état d'ébriété en Beauce-Etchemin apparaît effectivement être un problème pour 80 % (20/25) des répondants. En revanche, certains d'entre eux (20 %) affirment que les consommateurs d'alcool conduisent plus prudemment et, qu'en termes d'accidents, « ce n'est pas pire ici qu'ailleurs ». Les clients des bars semblent donc bien connaître le problème de la conduite avec facultés affaiblies dans le territoire de Beauce-Etchemin.

Aux États-Unis, 90 % des groupes d'employés interrogés trouvent « très important » ou « important » que des actions soient entreprises pour réduire la conduite en état d'ébriété (NHTSA, 2001). Selon la vaste enquête téléphonique menée auprès de conducteurs canadiens en mars 2001, 85 % croient qu'il s'agit d'un problème grave (Beirness, 2001).

Tous les clients interrogés ont généralement donné une ou plusieurs raisons pour expliquer ce problème. C'est pourquoi le total des pourcentages dépasse 100 %. Ils sont présentés au tableau 1. La raison la plus fréquemment alléguée pour expliquer le problème de la conduite en état d'ébriété est l'absence de transport en commun et le manque de taxis dans la région. En effet, 40 % des répondants donnent cette explication. Par la suite, deux raisons arrivent à la même position. Ainsi, près du quart (24 %) des répondants réfèrent aux grandes distances à franchir en milieu rural et 24 % à l'âge des conducteurs. Pour l'âge des conducteurs, ils sont trop jeunes (grande vitesse, prise de risque, manque d'expérience, etc.) ou trop vieux (emprisonnés dans leurs habitudes, peu sensibilisés, etc.).

Enfin, d'autres raisons exprimées lors de l'enquête en Beauce-Etchemin : il y a peu de sensibilisation au problème de la conduite avec facultés affaiblies ou celle-ci a peu d'impact sur les résidents (20 %); les bars sont éloignés les uns des autres dans le territoire (16 %) et enfin, les Beaucerons aiment fêter et sortir beaucoup (16 %).

Comparons maintenant ce résultat avec les réponses du sondage téléphonique de Léger Marketing (2001) auprès des Beaucerons-Etcheminois. Ainsi, le tiers des titulaires de permis de conduire (33 %) imputent la faute au caractère « fêtard » des Beaucerons. L'absence de transport en commun et le manque de taxis arrivent au troisième rang (7 %) sur les vingt explications les plus communes. Nous pouvons croire que les conducteurs rencontrés dans les bars ont probablement identifié les problèmes qui les touchent plus particulièrement comme l'absence de transport en commun, le manque de taxis dans la région et les grandes distances à parcourir en milieu rural.

Tableau 1
Enquête auprès des clients des bars selon les raisons expliquant la problématique de la conduite en état d'ébriété, Beauce-Etchemin, 1999

Raisons	Pourcentage (Nb)*
Absence de transport en commun	40 % (10)
Grandes distances à franchir	24 % (6)
Âge des conducteurs	24 % (6)
Manque de sensibilisation ou peu d'impact des campagnes provinciales sur les Beaucerons-Etcheminois	20 % (5)
Bars sont éloignés les uns des autres dans le territoire	16 % (4)
Beaucerons aiment fêter et sortir beaucoup	16 % (4)

*Chaque répondant pouvant mentionner plus d'un élément de réponse, le total excède 100 %.
Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE, (PSPP) 1999

Cellule no 3 – L'évaluation des risques

Cette cellule met en évidence les craintes des participants lorsqu'ils conduisent sous l'effet de l'alcool. De plus, les questions tentent d'évaluer dans quelle mesure ces risques sont susceptibles de survenir selon eux et enfin, pour quelles raisons ils conduisent après avoir consommé de l'alcool.

Lorsque vous conduisez sous l'effet de l'alcool, de quoi avez-vous peur?

Les répondants expriment les craintes qu'ils ressentent lorsqu'ils conduisent sous l'effet de l'alcool. Sans conteste, leur principale peur est de se faire intercepter par les policiers. En effet, 100 % des consommateurs interrogés mentionnent la police parmi les trois craintes les plus souvent déclarées, et 80 % (20/25) l'ont spécifiée en premier. Par la suite, 13 consommateurs (52 %) ont peur d'être impliqués dans un traumatisme routier alors que 12 répondants (48 %) expriment la crainte de blesser quelqu'un. Les bris de voiture sont très loin dans l'ordre des préoccupations des conducteurs.

En résumé, la possibilité d'être arrêté par les forces policières est la principale crainte de tous les consommateurs interrogés. Voyons maintenant, selon les participants, dans quelle mesure ces craintes sont susceptibles de se réaliser.

Selon vous, quelles sont les probabilités que vous arrivent les craintes énumérées précédemment? Expliquez.

Dans cette étude, 44 % des participants (11/25) pensent que la probabilité de se faire arrêter par la police est élevée. Ceux-ci précisent que les policiers sont beaucoup plus vigilants et les contrôles routiers un peu plus fréquents. Ainsi, moins de la moitié des consommateurs participants pensent que le risque est important. Dans le sondage de Léger Marketing (2001), 53 % des personnes perçoivent le risque d'être arrêté comme étant très ou assez élevé.

Selon Gusfield (1984), la possibilité d'être arrêté pour conduite avec facultés affaiblies est connue, mais apparaît comme un « risque calculé », avec une faible probabilité de survenue. Cet événement serait considéré comme une des malchances de la vie sans être un grand problème. Ainsi, les conducteurs craignent la police, mais continuent d'utiliser leur véhicule parce qu'ils ne croient pas qu'ils se feront arrêter. Dans une recherche américaine, la probabilité de se faire arrêter pour conduite avec facultés affaiblies avec un taux l'alcool dépassant 100 mg par 100 ml de sang était de 0,0058, soit environ une chance sur deux cents (Beitel, 1975).

Enfin, les possibilités que surviennent un accident ou une blessure sont jugées peu probables par les participants de notre étude. En effet, parmi les 13 participants qui se sentent concernés par les traumatismes routiers, 85 % (11/13) jugent peu probable la possibilité d'avoir un accident. Sur les 11 répondants craignant de blesser autrui, 10 participants (91 %) estiment que la probabilité que cet événement survienne est faible. Le même phénomène est noté aux États-Unis. En effet, selon une étude réalisée par la NHTSA (2001), la possibilité que les participants soient blessés alors qu'ils conduisent en état d'ébriété n'apparaît pas comme une inquiétude importante.

Plusieurs personnes énumèrent certains moyens qu'elles mettent en pratique afin de diminuer ces risques : éviter le trafic, effectuer une courte distance, adopter une conduite préventive, etc.

Dans le sondage téléphonique réalisé auprès des Beaucerons, 70 % des titulaires de permis de conduire rejoints perçoivent le risque d'avoir un accident comme étant très ou assez élevé (Léger, 2001). Ce pourcentage est de 77 % dans l'ensemble du Québec. Il semble donc que les consommateurs d'alcool dans les bars de Beauce-Etchemin connaissent les risques, mais ils estiment la probabilité de leur survenue moins grande que la population de conducteurs en général. Dans une étude, Chatenet et son collaborateur (1995) concluent que les jeunes adultes savent que la conduite sous l'influence de l'alcool est dangereuse et qu'ils risquent un accident mortel ou un retrait de permis. Tout comme les répondants de l'enquête, ils conduisent quand même. Pourquoi?

Pour quelles raisons prenez-vous des risques en rapport à l'alcool au volant? Expliquez.

Au point 2.2.3, tous les répondants déclarent prendre des risques en conduisant leur véhicule après avoir consommé et ce, même s'ils pensent dépasser la limite légale à ce moment. Voyons maintenant pourquoi ils adoptent ce type de comportement malgré les craintes décrites précédemment.

Une première explication fournie par les participants gravite autour de leur véhicule. Ainsi, dans 60 % des cas (15/25), ils déclarent avoir besoin de leur véhicule pour retourner à la maison et pour aller au travail le lendemain. Quelques personnes trouvent compliqué et embêtant d'aller chercher leur automobile au bar le jour suivant. Dans les régions rurales, où conduire est souvent une nécessité, laisser son véhicule à la maison n'est pas une option. (Morrison, 2001). Dans le sondage, 35,5 % des personnes rejointes par téléphone, qui ont conduit après avoir pris plus de cinq consommations, déclarent qu'il n'y avait pas d'autre moyen de transport disponible (SOM, 1998). Aux États-Unis, les clients rencontrés dans un bar connaissent les alternatives, mais sont réticents à les utiliser principalement parce qu'ils ne les trouvent pas pratiques. Ainsi, 87 % ont conduit alors qu'ils avaient trop bu. Dans un autre groupe semblable, un large pourcentage de personnes (71 %) qui disaient se sentir trop ivres pour conduire, ont dit qu'elles conduiraient. Elles ont invoqué la même raison : trop d'inconvénients avec les alternatives qui sont disponibles (Molof, 1995). Les

participants d'une autre étude ont dit qu'ils conduisent parfois en état d'ébriété parce qu'ils doivent retourner à la maison et que conduire est le moyen le plus commode pour s'y rendre (NHTSA, 2001). La décision de permettre à un ami ivre de conduire survient en raison du besoin de se déplacer en l'absence d'un autre chauffeur disponible (NHTSA, 1997). Des recherches ont montré que certains jeunes conduisent en état d'ébriété parce qu'ils doivent rentrer à la maison ou pour ramener un passager (Chatenet et coll., 1995). Ainsi, la décision de conduire le véhicule semble justifiée par des motivations pratiques sans tenir compte des risques. « La voiture, et particulièrement en milieu rural, est le meilleur mode de transport pour se rendre dans ces lieux (le plus rapide, le plus commode, le plus confortable, et parfois …le seul possible). » (Chatenet et coll., 1995, p. 49). La nécessité d'avoir accès à son automobile est donc un élément important dans la décision de conduire en état d'ébriété, plus particulièrement en région rurale.

Une deuxième explication est avancée par 10 répondants (40 %) de l'enquête. Ils estiment être capables de conduire même s'ils dépassent la limite légale parce qu'ils sont en mesure d'évaluer correctement leurs aptitudes à conduire. Les répondants déclarent : « Je me pense OK »; « J'ai l'impression d'être correct pour partir »; « Même s'il est possible que je dépasse la limite légale, j'ai la certitude d'être capable de conduire en toute sécurité ».

Quelques individus, bien que conscients d'être intoxiqués, se sentent assez bien pour conduire. Ainsi, dans une étude de Molof (1995) réalisée avec 25 clients de bar, 68 % se sentent capables de conduire. Ces clients sont des hommes dans une proportion de 64 %, et 80 % ont un emploi. L'âge moyen est de 35 ans avec une médiane à 30. De plus, 11 % ont utilisé une alternative de transport auparavant.

> « De nombreuses personnes ne savent pas à partir de quel moment leurs facultés sont affaiblies, quelle est la dose critique selon le type de substances consommées, ni même ce qu'implique la conduite d'un véhicule. Les gens ont tendance à sous-estimer l'effet de ces substances sur l'organisme ou à surévaluer leur seuil de tolérance. » (SBEC, 1989, p. 3).

La plupart des buveurs ont déjà utilisé des alternatives quand ils ne se sentent pas en état de conduire, mais la plupart conduisent quand même. Leurs alternatives préférées sont : le chauffeur

désigné, le transport par un membre de la famille ou par un ami. D'autres aussi ont dit marcher, prendre un taxi ou encore dormir sur place. Ces méthodes semblent être plus « naturelles » (Molof, 1995).

En Beauce-Etchemin, « On ne peut donc pas dire que dans cette région, l'auto-évaluation des capacités des conducteurs montre une surévaluation systématique par rapport au reste du Québec. » (SOM, 1998, p. 37). Dans le sondage téléphonique de 2001, le quart des titulaires de permis de conduire estiment que leur capacité de conduire est affectée après trois consommations ingérées sur une période de deux heures (Léger, 2001). Des consommateurs américains estiment qu'ils peuvent boire quatre verres avant que ce ne soit trop dangereux pour conduire (NHTSA, 2001).

L'habitude est une autre raison mentionnée par les consommateurs d'alcool dans les bars de Beauce-Etchemin qui participent à l'enquête pour conduire en état d'ébriété. En effet, 6 personnes (24 %) croient que rien ne se produira « parce qu'il ne m'est jamais rien arrivé à date ». L'habitude finit donc par banaliser ce comportement et amène un faux sentiment de sécurité. De plus, cette attitude exprime des sentiments d'invulnérabilité et d'immortalité. Ainsi, « Ils pensent que rien ne pourrait survenir parce qu'ils ont eu ce comportement risqué plusieurs fois auparavant et qu'il n'y a eu aucune conséquence négative. » (Santé Canada, 1996, p. 13).

Enfin, seulement 4 participants (20 %) à l'enquête sont conscients que l'alcool provoque une altération de la personnalité et influence la décision de conduire ou non. Deux d'entre eux affirment : « C'est alors que l'effet inhibiteur de l'alcool joue des tours et me fait prendre des risques à l'occasion »; « Quand on consomme, on devient plus têtu ».

> « Tout d'abord ce sont surtout les hommes et les jeunes qui se sentent invulnérables face à l'alcool. [...] 65 % des gens qui ont pris le volant après plus de cinq consommations disent qu'il leur faut beaucoup de consommations avant de sentir leurs facultés affaiblies. » (SOM, 1998, p. 39).

Quelques participants minimisent les risques en attribuant les dangers à d'autres conducteurs. Par exemple, ils déclarent : « L'achalandage est plus réduit sur les routes en début de semaine »; « Il y a

moins de trafic donc moins de risques ». Dans une étude réalisée sur les accidents survenus chez les conducteurs adolescents, Assaily (2001) observe « que deux tiers des sujets attribuent la responsabilité de l'accident au comportement dangereux et inattendu de "l'autre conducteur" et décrivent leur comportement de conduite avant l'accident comme "prudent", "normal" "conforme" (Assaily, 2001, p. 109).

Dans la littérature, d'autres explications sont énoncées par les experts, mais nos répondants n'ont pas fait allusion à ces dernières raisons. Ainsi, certains conducteurs sont convaincus que la loi est faite pour les autres et non pour eux (SBEC, 1989). D'autres personnes se forgent une image gratifiante au fait de conduire sous l'influence de l'alcool et considèrent qu'il est bien ou cool de prendre quelques verres avant de conduire (SBEC, 1989). Enfin, certains conducteurs admettent conduire en état d'ébriété seulement à l'occasion, et ceci apparaît moralement différent que de conduire régulièrement dans cet état (NHTSA, 2001).

Ces diverses perceptions mises en évidence sont capitales dans la conception et la mise en place d'un système de raccompagnement et de sa promotion.

Cellule no 4 – La réprobation sociale

Cette cellule regroupe les quatre questions sur la réprobation sociale. Depuis quelques années, la conduite en état d'ébriété devient un comportement qui est désapprouvé par une grande majorité de la population au Canada, aux États-Unis et peut-être ailleurs aussi. Les réponses à la première question tentent de déterminer si les participants condamnent ce comportement de boire et de conduire chez les autres. Les réponses aux questions 2 et 3 présentent leur degré de perception sur l'influence qu'ils exercent sur les autres consommateurs et à l'inverse. Enfin, la dernière question cherche à identifier quelle personne aurait le plus d'influence pour modifier le comportement du répondant qui s'apprête à conduire en état d'ébriété.

La norme sociale est un standard que le membre d'un groupe accepte et suit. Selon Stewart (2001), cette norme concernant la conduite en état d'ébriété semble avoir subi, entre 1982 et 1999, des transformations importantes aux États-Unis. Ainsi, de plus en plus de personnes reconnaissent ce comportement comme dangereux et même antisocial.

Plusieurs facteurs influencent la réprobation sociale. Selon un expert canadien, « les interventions répétées des amis, des voisins ou des confrères de travail contribuent bien plus à changer les attitudes que les lois et les médias. » (SBEC, 1989, p. 10). Au Québec, la criminalisation des conducteurs appréhendés et les mesures de contrôle appliquées par les policiers renforcent la norme sociale contre l'alcool au volant. Des groupes de citoyens américains (parents de victimes) sensibilisent la population aux conséquences tragiques de la conduite en état d'ébriété et luttent pour des punitions plus sévères (Stewart, 2001).

Selon les chercheurs, les changements dans la norme sociale ont apporté une contribution significative à la diminution de la conduite en état d'ébriété. Elle affecte le comportement à la fois positivement et négativement (Stewart, 2001). Certains conducteurs, en effet, agissent volontairement de façon contraire aux normes sociales. Même si la réprobation sociale est assez élevée auprès des conducteurs consommateurs, en pratique, « [...] l'individu voit les autres boire également... et prendre le volant pour rentrer... Il n'est donc pas marginalisé par son comportement. » (Chatenet et coll., 1995, p. 50).

Que pensez-vous des gens qui conduisent après avoir consommé de l'alcool?

Six répondants sur 25 (24 %) ont une opinion franchement négative des personnes qui conduisent après avoir consommé de l'alcool. Une bonne proportion (64 %) des personnes interrogées (16/25) n'approuve pas la conduite d'un véhicule avec facultés affaiblies quand le conducteur semble affecté dans son comportement. Ils affirment alors que le conducteur manque de jugement ou est irresponsable. Enfin, moins de 15 % des répondants ne se prononcent pas ou ont une perception plutôt positive des gens qui consomment et qui conduisent par la suite.

L'évaluation de l'état d'ébriété est fondée sur le nombre de verres ingurgités ou selon une évaluation plus subjective : « Ceux qui consomment beaucoup avant de conduire m'apparaissent irresponsables et immatures ». D'autres basent leur évaluation du degré d'intoxication sur le niveau d'alcool dans le sang, soit l'alcoolémie : « De 80 à 120 milligrammes par 100 millilitres de sang, c'est correct ». Enfin, il y a les participants qui jugent les conducteurs selon leur comportement. « Si la personne est

capable de se comporter correctement et de conduire, c'est O.K »; « C'est correct quand la personne ne se sent pas affectée par l'alcool ».

L'opinion des répondants est donc établie en fonction de leur propre perception de l'intoxication. En général, ils n'approuvent pas la conduite d'un véhicule avec facultés affaiblies lorsqu'il est évident que le conducteur est « chaud », « ivre » ou « saoul ». Ainsi, quand le degré d'ivresse augmente (la quantité consommée ou l'alcoolémie), la réprobation sociale augmente aussi. À noter que très peu de répondants tiennent compte de l'effet de l'alcool en petite quantité sur le corps humain.

Cette variation de la réprobation sociale n'est pas retrouvée dans les écrits scientifiques. Aux États-Unis, des personnes interrogées ont dit que boire et conduire étaient dangereux et mal (NHTSA, 1997). En 2001, les participants à un groupe de discussion sont d'accord que boire et conduire est un comportement inacceptable (Stewart, 2001). Dans les sondages québécois, la réprobation sociale a été mesurée différemment. En effet, les titulaires de permis de conduire se prononcent sur des affirmations telles que « Il n'y a aucune excuse pour conduire avec les facultés affaiblies. » À cette question, les résidents de la région Beauce-Etchemin sont fortement d'accord à 76 % (Léger, 2001).

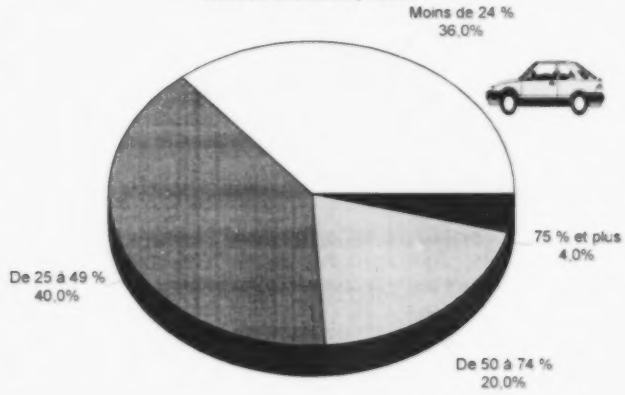
Au cours des deux dernières années, avez-vous conseillé à quelqu'un de ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool? - Évaluation du pourcentage de réussite où l'individu n'a pas utilisé son véhicule.

Cette question tente de connaître l'influence des répondants sur les autres clients du bar. Il est intéressant de constater que les 25 participants (100 %) déclarent avoir conseillé à quelqu'un, au cours des deux dernières années, de ne pas conduire après avoir consommé. Il est possible que ces personnes affirment promulguer ces conseils afin de bien paraître aux yeux de l'interviewer. La situation se présente régulièrement chez 15 clients interrogés (60 %) ou occasionnellement chez 8 (32 %) d'entre eux. Enfin, deux (8 %) participants avouent donner rarement ce type de recommandation.

Quels sont les résultats d'un tel conseil? Le buveur conseillé conduit-il quand même son véhicule? Le pourcentage de conducteurs n'ayant pas utilisé leur véhicule suite aux conseils reçus est illustré au graphique 8. Selon nos répondants, ces conseils auraient été suivis moins d'une fois sur quatre (1/4) pour 36 %, 2 fois sur 4 pour 40 %, 3 fois sur 4 pour 20 %, et 4 % affichent un pourcentage supérieur de réussite.

Graphique 8

Enquête auprès des clients de bars,
selon le pourcentage (%) de réussite pour des conseils à d'autres,
Beauce-Etchemin, 1999



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

Dans l'étude d'Assaily, la question posée est légèrement différente et concerne des passagers. Cependant, les résultats sont similaires.

> « En ce qui concerne les tentatives de "pression" sur le conducteur, 40 % des jeunes passagers rapportent qu'ils ont essayé d'empêcher le conducteur de conduire, soit en le persuadant verbalement, soit en coupant le contact ou en cachant les clés; les taux de réussite de telles interventions est cependant faible (29 %). » (Chatenet et coll., 1995, p. 49).

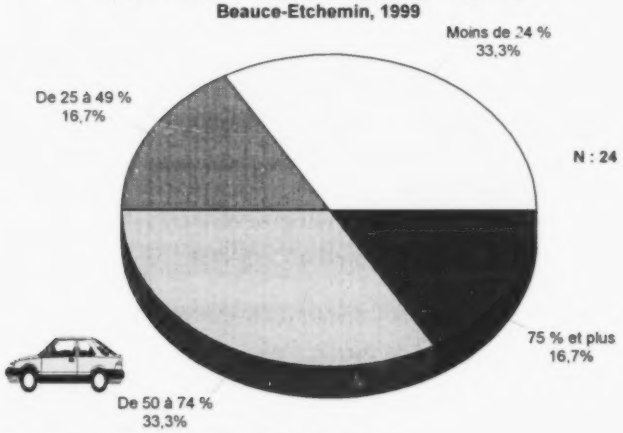
Au cours des deux dernières années, quelqu'un vous a-t-il conseillé de ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool? - Évaluation du pourcentage de réussite.

La question suivante a trait aux conseils reçus d'autres personnes pour que le répondant évite de prendre sa voiture après avoir consommé. Cela n'est jamais arrivé pour un répondant, rarement (10/25) pour 40 % de ceux-ci, occasionnellement (12/25) pour 48 % et enfin, régulièrement (2/25) pour 8 %.

Pour ce qui est de suivre ces conseils personnellement, le graphique 9 diffère du précédent. En effet, des taux de réussite au-delà de 50 % sont déclarés par près de la moitié des répondants, alors que le tiers de ceux-ci déclarent un taux de réussite de moins de 25 %. Ainsi, la moitié des participants suivent ces avis plus d'une fois sur deux.

Graphique 9

Enquête auprès des clients de bars, selon le pourcentage (%) de réussite de conseils provenant d'autres personnes aux participants, Beauce-Etchemin, 1999



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

Selon les réponses obtenues, 22 répondants (88 %) estiment recevoir rarement ou occasionnellement de bons conseils sur la conduite après la consommation d'alcool. Pourquoi reçoivent-ils moins de conseils préventifs qu'ils n'en donnent? Lorsqu'il veut quitter le bar, le consommateur est sous l'effet de l'alcool. Or, il est possible qu'il ne se souvienne plus des avis prodigués par un bon samaritain. De plus, près de la moitié des répondants affirment suivre ce

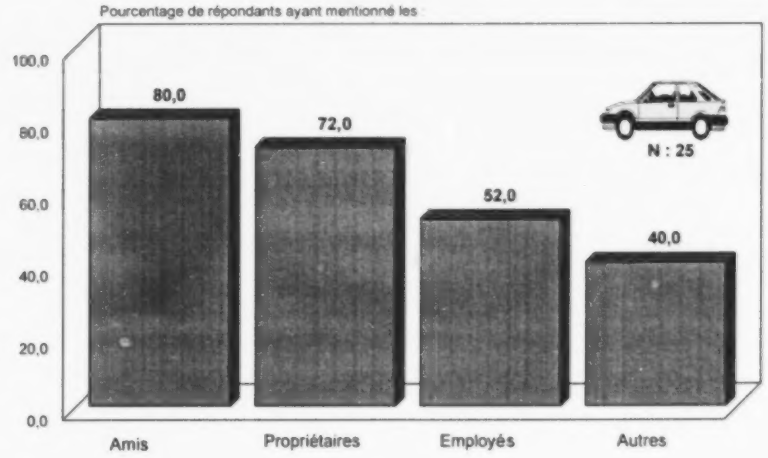
conseil une fois sur deux. Ce pourcentage est assez élevé. Il est plausible que le biais de désirabilité sociale influence les répondants pour cette question.

Lorsque vous consommez de l'alcool, quelle est ou quelles sont les personnes les mieux placées pour vous influencer à ne pas conduire?

Vingt personnes sur 25 (80 %) mentionnent qu'un ami est bien placé pour l'influencer à ne pas conduire lorsqu'il consomme de l'alcool. De ce nombre, 19 précisent un « ami sur place », c'est-à-dire que la personne soit présente dans le bar au moment du départ. La deuxième personne mentionnée 18 fois est le propriétaire du bar (72 %), suivi des employés de l'établissement pour 13 fois (52 %). Enfin, dans la catégorie « autres », la femme, la conjointe ou la blonde sont mentionnées comme étant bien placées pour influencer 10 participants (40 %).

Graphique 10

Enquête auprès des clients de bars,
selon les personnes les mieux placées pour influencer à ne pas conduire,
Beauce-Etchemin, 1999



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

Ainsi, un « ami sur place » est la meilleure personne pour influencer le répondant à ne pas conduire lorsqu'il consomme de l'alcool. Donc, téléphoner à une personne chez elle pour raccompagner un ami consommateur semble une pratique peu acceptable. D'autre part, nous devons préciser la définition

du mot « ami » telle que comprise implicitement au cours de l'enquête. En effet, nous pensons qu'un ami est une très bonne connaissance, une personne familière au buveur, mais avec qui ce dernier n'entretient pas nécessairement de relation amicale en dehors des rencontres au bar. En termes québécois, cet « ami » ne serait pas nécessairement considéré comme un « chum »!

À quelques reprises, les répondants ont précisé que le propriétaire a de l'influence sur les décisions d'un conducteur. Ainsi, le tenancier d'un établissement licencié qui s'implique dans l'animation du bar est connu des clients. « En général, plus grande est l'intensité des relations interpersonnelles dans le bar, plus important est le mandat du tenancier dans les soins à apporter aux clients. » (Gusfield, 1984, p. 48). Ce résultat confirme le caractère particulier des petits bars : les clients se connaissent entre eux et il y a peu d'étrangers dans le bar.

Selon le sondage téléphonique, « [...] la très grande majorité des gens disent qu'ils se sentiraient à l'aise pour intervenir auprès de différentes personnes (parents et amis proches) pour les empêcher de conduire, s'ils étaient certains qu'elles ne sont pas en état de conduire. » (SOM, 1998, p. 47). Il n'est pas toujours facile de déterminer si une personne est intoxiquée suffisamment pour altérer ses facultés de conduire. Par ailleurs, les conducteurs sont réticents à admettre qu'ils ne sont pas en état de conduire (SBEC, 1989).

Cellule no 5 – Les alternatives de transport

Cette dernière cellule permet de mesurer le niveau de connaissance des participants sur les différentes alternatives de transport et d'obtenir leur opinion sur ces moyens. Elle jauge aussi la probabilité qu'ils en utilisent une s'ils consomment trop.

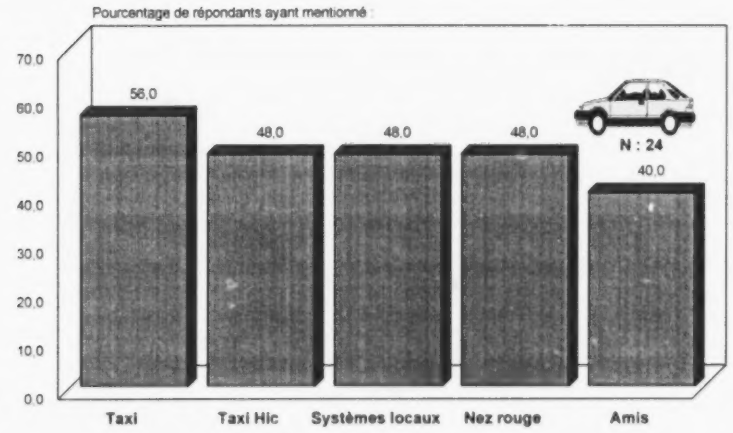
Existe-t-il dans votre milieu des alternatives de transport pour personnes en état d'éL été? Si oui, énumérez-les.

Dans cette enquête, la majorité des participants (96 %) peuvent nommer au moins une alternative de transport qui existe dans leur milieu. Les services de taxi et de Taxi-Hic sont les plus souvent mentionnés, respectivement 14 et 12 fois. Sauf pour quelques participants du Lac-Etchemin, toutes

les personnes interviewées mentionnent un des deux services de taxi. Le système local de raccompagnement du bar, assumé par le propriétaire, et Opération Nez rouge sont tous les deux déclarés également par 12 personnes (48 %) interrogées. Enfin, 10 consommateurs (40 %) indiquent que les amis (certains précisent sobres ou sur place) peuvent les reconduire à l'occasion.

Graphique 11

Enquête auprès des clients de bars,
selon les opportunités de transport pour les personnes en état d'ébriété,
Beauce-Etchemin, 1999



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

Les résultats démontrent que presque tous les répondants peuvent nommer une alternative de transport existant dans leur milieu. Le même constat est démontré dans d'autres études menées aux États-Unis et en France. Ainsi, Molof (1995) note que 62 % des participants connaissent les services de raccompagnement. Chatenet et son collaborateur (1995) affirment que les jeunes Français sont au courant des alternatives existantes à la conduite en état d'ébriété. Au Québec, 23 % des gens disent connaître un service de raccompagnement qui ramène le véhicule ainsi que son conducteur hormis Opération Nez rouge (SOM, 1998). Ce pourcentage diminue à 20 % en 2001 (Léger, 2001).

Dans notre enquête, les consommateurs interviewés sont en mesure d'identifier au moins une alternative de transport dans leur milieu lorsqu'elle est disponible. Les plus communes mentionnées sont les taxis et le transport prodigué par une personne présente au bar. Selon une étude réalisée

par Molof (1995), 41 % des personnes interrogées mentionnent les taxis ou le transport en commun, et 20 % appellent quelqu'un comme un membre de la famille. Selon ce chercheur, le chauffeur désigné est aussi une alternative également utilisée.

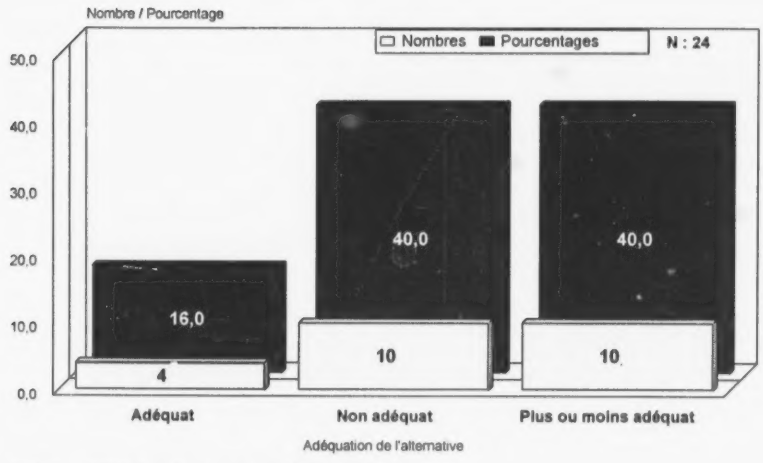
Nous pouvons conclure, dans notre enquête, qu'un pourcentage élevé de répondants connaît une alternative de transport. Ce sont, plus spécifiquement, ceux qui peuvent en avoir besoin.

Les alternatives énumérées précédemment sont-elles adéquates? Expliquez.

Selon 10 consommateurs (40 %), les alternatives énumérées précédemment sont inadéquates. Dix autres clients interrogés (40 %) émettent des réserves quant à la convenance des alternatives existantes. Seulement 4 personnes (16 %) répondent positivement à la question. Ces données sont illustrées au graphique 12. À noter que les gens satisfaits des alternatives proviennent surtout d'un milieu urbain, desservi par Taxi-Hic. Par ailleurs, tous les participants, sauf un, souhaitent une amélioration des services de raccompagnement.

Graphique 12

**Enquête auprès des clients de bars,
selon leur opinion sur les opportunités de transport,
Beauce-Etchemin, 1999**



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

Ainsi, plusieurs clients interrogés trouvent inadéquates les alternatives de transport dans leur territoire. Ces personnes mentionnent que l'organisation des services existants en milieu rural est à revoir en termes de disponibilité durant les heures d'ouverture des lieux de consommation. En effet, lorsqu'une seule voiture de taxi est en service, plusieurs clients peuvent attendre un certain temps avant d'être reconduits, surtout si les distances à parcourir sont grandes. D'autres répondants précisent que les services de raccompagnement sont inexistants après 23 heures.

Au total, 23 répondants (92 %) suggèrent plus de 40 bonifications. La compilation globale de ces propositions démontre trois courants majeurs. Premièrement, 9 participants sur 25 (36 %) souhaitent un service de transport accessible durant toute l'année et non seulement pendant certaines périodes comme le mois de décembre. Étonnamment, cette amélioration est proposée par des clients provenant de tous les milieux, y compris dans les grandes municipalités. De plus, 8 personnes interrogées (32 %) affirment que le service existant est insuffisant en termes de quantité de véhicules et de nombre de conducteurs en période de pointe, c'est-à-dire entre 23 heures et 4 heures. Plus de la moitié de ces répondants proviennent du milieu urbain. Deuxièmement, ils souhaitent aussi une plus grande implication du propriétaire du bar. En troisième lieu, 8 personnes sur 25 (32 %) affirment que les services actuels sont mal connus des Beaucerons-Etcheminois et qu'il serait avantageux de les faire connaître. Aussi, les participants précisent qu'une sensibilisation et une valorisation accrue de l'utilisation des services de raccompagnement déjà existants est souhaitable pour que les buveurs acceptent davantage de les utiliser.

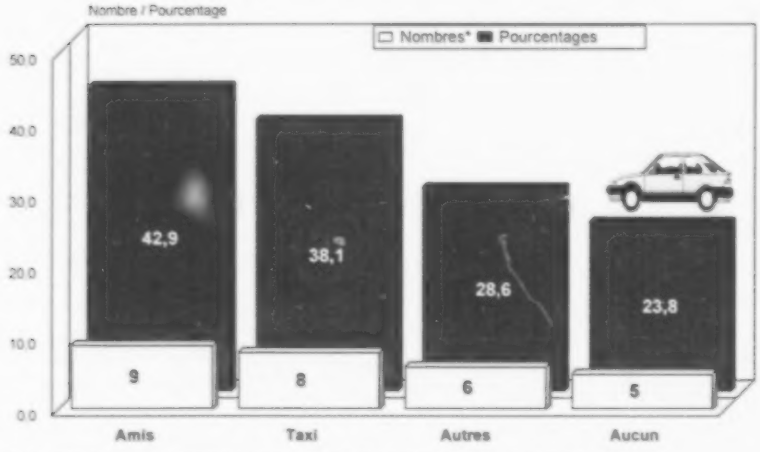
Si vous décidiez de ne pas utiliser votre véhicule ce soir, quel moyen choisiriez-vous pour retourner chez vous?

À cette question, 9 personnes sur 25 mentionnent qu'elles demanderaient à un ami sur place (43 %) de les véhiculer. Huit personnes (38 %) appelleraient un taxi. Le propriétaire (8 %), le personnel du bar (8 %) ou la conjointe (8 %) sont peu souvent « utilisés ». Fait troublant mais réaliste, 5 participants (20 %) mentionnent qu'ils n'ont aucun autre moyen de transport.

Dans la recherche de Molof (1995), 62 % des participants connaissent les alternatives, mais moins de 7 % de l'échantillon total en ont déjà utilisé une. Elle démontre que très peu d'individus considèrent les services de raccompagnement comme une alternative à la conduite en état d'ébriété. Les recherches doivent se concentrer sur le contexte décisionnel dans lequel boire et conduire surviennent (Molof, 1995).

Graphique 13

Enquête auprès des clients de bars,
selon les moyens alternatifs de transport déclarés par le répondant,
Beauce-Etchemin, 1999



*Le nombre de réponses dépasse le nombre de répondants puisqu'ils pouvaient y avoir plus d'une réponse
Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

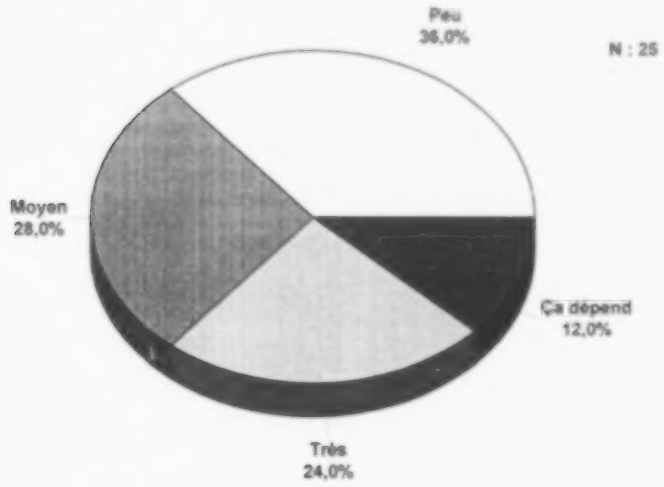
Si vous décidez de ne pas utiliser votre véhicule, est-il important qu'il retourne chez vous en même temps? Pourquoi?

Pour 13 participants (52 %), le retour de la voiture est très ou moyennement important. C'est la nécessité de se déplacer le lendemain, notamment pour le travail, qui conditionne l'importance du retour de l'automobile pour 7 personnes. « J'ai besoin de mon véhicule pour me rendre au travail' » est une réponse typique et fréquente. De plus, revenir chercher le véhicule est perçu comme un problème pour 4 répondants.

Le retour simultané de la voiture au domicile est peu important chez 9 (36 %) participants. Ils affirment alors : « J'ai un deuxième moyen de transport pour aller la chercher le lendemain matin. »

Graphique 14

Enquête auprès des clients de bars,
selon l'évaluation en pourcentage (%) de l'importance du retour de la voiture,
Beauce-Etchemin, 1999



Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, DSPPE (CSR), 1999

Lors d'entrevues réalisées en Nouvelle-Zélande, des jeunes gens impliqués dans un accident ont déclaré qu'au moins une alternative de transport était disponible sur leur lieu de consommation dans environ trois quarts des cas. Refuser d'abandonner leur voiture était l'une des raisons les plus fréquemment mentionnées pour ne pas utiliser ces transports (Morrison, 2002).

Selon vous, quelle est ou quelle serait la meilleure alternative de transport pour personnes en état d'ébriété dans la région?

À cette question, les clients interrogés énumèrent les éléments qu'ils jugent essentiels à un bon service de raccompagnement. Fait intéressant, tous les participants émettent des suggestions. Ainsi, 11 participants sur 25 (44 %) précisent que la tarification doit être raisonnable. Une

implication active du tenancier est suggérée par 7 personnes (28 %). Dans une MRC, quelques participants souhaitent avoir un système de taxi sur une période de 24 heures.

Selon les répondants, un bon système de raccompagnement doit être bien perçu de la population afin que les consommateurs l'utilisent. Ainsi, ils précisent qu'une sensibilisation et une valorisation de l'utilisation des services de raccompagnement déjà existants sont souhaitables pour que les buveurs acceptent de les utiliser davantage. Cette dernière proposition est particulièrement intéressante compte tenu de la précédente question faisant état du manque de disponibilité des véhicules et des conducteurs. Il est clair que ces répondants souhaitent un changement de mentalité dans la population afin que les alternatives de transport pour les consommateurs d'alcool soient mieux perçues et employées. Tel que mentionné par Santé et Bien-être Canada (1989), ils souhaitent que ce comportement devienne un choix intelligent et qu'une personne soit perçue comme brillante et sensée lorsqu'elle les utilise.

En résumé, plus de la moitié (13/25) des personnes (52 %) expriment le désir d'obtenir un service qui ressemble à celui offert par Opération Nez rouge. Les éléments particulièrement appréciés dans ce type de raccompagnement sont : le raccompagnement du véhicule en même temps que le consommateur, la tarification volontaire, la bonne perception de la population envers ce service et le peu de délai d'attente du client.

En terminant, selon vous qu'est-ce qui pourrait avoir un impact sur les habitudes de conduite en état d'ébriété?

Pour cette dernière question, 24 personnes (96 %) se prononcent sur les mesures à développer pour réduire la conduite en état d'ébriété dans le territoire de Beauce-Etchemin. D'abord, ils expriment de nouveau le besoin d'un service de raccompagnement. Ainsi, 18 personnes (72 %) veulent qu'un tel système se développe. Par la suite, le service de raccompagnement a avantage à se faire connaître et être valorisé. Huit répondants (32 %) affirment qu'il faut tenter de modifier les mentalités de la population et que des moyens doivent être mis en œuvre afin de persuader les consommateurs d'utiliser le service. Ils déclarent encore une fois que les propriétaires de bars et leurs employés

ont une influence positive sur le comportement des buveurs. Les personnes interviewées souhaitent que les tenanciers jouent un rôle plus important dans le changement de mentalité vis-à-vis la conduite en état d'ébriété.

De plus, 5 participants (20 %) présentent des suggestions afin d'améliorer les interventions des policiers auprès des consommateurs conducteurs (se mêler à la population, aviser certains buveurs sur place, être plus stricts dans l'application de la loi dans les petits villages, effectuer de la surveillance préventive visible, etc.). Enfin, 9 personnes (36 %) émettent des commentaires sur la législation concernant l'alcool au volant. Ces propos ne sont pas considérés ici étant donné la portée locale et régionale des actions envisagées dans le cadre de cette étude.

Finalement, plusieurs des thèmes relevés et mentionnés reviennent périodiquement dans les réponses tout au long des entrevues. Ceci nous assure une certaine cohérence interne dans cette enquête.

2.2.4 La conclusion de la section 2.2

La conclusion de cette section rassemble en une réflexion les principaux résultats de cette enquête. Les résultats démontrent d'abord que l'enquête a rejoint la clientèle visée dans le devis de recherche. Ainsi, 25 clients occupés à consommer dans des petits bars de région rurale sont rencontrés durant la semaine puis interviewés. Ils sont âgés de 35 à 39 ans surtout, sont de sexe masculin et occupent quasiment tous un emploi.

Tous les clients ont conduit leur voiture pour rejoindre l'établissement licencié. La majorité réside à moins de 9 kilomètres du bar. Bien qu'ils voyagent au moins deux fois par semaine pour aller consommer, les clients interrogés ne rencontrent pas de barrages policiers plus souvent que la population en général. Leur crainte principale est de se faire intercepter par les forces policières. Malgré leurs craintes, la peur semble affecter très peu leur comportement. Ainsi, les répondants boivent dans les bars et conduisent leur voiture par la suite, sachant très bien qu'ils peuvent dépasser la limite permise d'alcoolémie.

Cinq hypothèses sont énoncées pour expliquer le pourquoi de ce comportement. Premièrement, une bonne proportion des clients croit que le risque d'avoir un accident n'est pas élevé. Selon Assaily (2001), « il s'agit plutôt d'une méconnaissance des niveaux réels de danger alors que le sujet se croit parfaitement en sécurité. » (Assaily, 2001, p. 103). De plus, les gens ont tendance « à manifester une confiance et un optimisme excessifs quand ils évaluent le risque qu'ils courent dans telle ou telle situation. » (Assaily, 2001, p. 107). Bref, les répondants ont une perception atténuée du risque réel.

Deuxièmement, ils ont l'habitude de conduire après avoir consommé sans qu'aucun événement fâcheux ne survienne. Ils reproduisent ce comportement, et l'absence de conséquences négatives les incitent à recommencer. Assaily a observé ce fait en relation avec la conduite automobile à haute vitesse. Il note : « le caractère routinier du phénomène va faire disparaître toute perception de danger... jusqu'au jour où... » (Assaily, 2001, p. 94).

Troisièmement, l'estimation subjective de l'alcoolémie est, à notre avis, l'élément névralgique du problème. Les clients interviewés déclarent qu'ils sont capables d'évaluer leur degré d'intoxication et de juger s'ils sont aptes à conduire. Il y a donc une appréciation altérée largement répandue sur la quantité d'alcool dans le sang nécessaire pour devenir inapte à conduire un véhicule. Les clients rencontrés désapprouvent la conduite en état d'ébriété, mais seulement si le conducteur présente des signes évidents d'intoxication. De plus, il semble exister une croyance qu'un conducteur est dangereux seulement s'il est extrêmement ivre (Asiamah, 2002). Les clients ont aussi tendance à nier leur propre degré d'intoxication.

En quatrième lieu, les clients intoxiqués reprochent aux autres conducteurs d'être la véritable cause du problème (Asiamah, 2002).

Cinquièmement, c'est la nécessité de se déplacer qui influence très souvent leur décision de prendre ou non le volant. En effet, les clients interrogés déclarent qu'ils ont besoin de leur véhicule pour le lendemain. Nos répondants voyagent seuls dans leur véhicule. Cette « liberté » permet de partir au moment précis où ils le décident, d'aller là où ils le désirent, quelle que soit la distance. Enfin, si un consommateur décide de se faire raccompagner chez lui, il est fort possible qu'aucun moyen ne soit

disponible. En Beauce-Etchemin, il y a peu, et parfois pas, d'alternatives entre 23 heures et 4 heures.

Ces cinq hypothèses expliquent partiellement pourquoi les répondants conduisent leur véhicule alors qu'ils ont consommé. L'enquête nous livre aussi leurs réponses concernant d'autres sujets qui nous préoccupent. Ainsi, les répondants connaissent les alternatives existantes dans leur région. À leur avis, ces services ont besoin d'être réformés pour répondre aux besoins des consommateurs d'alcool. Ils identifient les éléments pour améliorer les services de raccompagnement : disponibilité du service en tout temps dans l'ensemble du territoire; retour du véhicule; tarification volontaire; peu de délai d'attente après l'appel et bonne perception du service par la population. Enfin, les répondants conseillent souvent à d'autres consommateurs de ne pas conduire en état d'ébriété mais, selon leur opinion, ne réussissent pas très souvent à les convaincre. En revanche, les répondants semblent suivre souvent les conseils des autres quant à leur situation personnelle. Il y aurait peut-être ici un effet de désirabilité sociale. Il semble que les tenanciers et les amis sur place soient les personnes les mieux placées pour modifier leur décision de conduire.

En conclusion, ces différents constats permettent de dégager deux facteurs sur lesquels nous estimons qu'il est possible de travailler. D'abord, il faut convaincre les clients des bars qu'ils ne sont pas aptes à conduire (les identifier par le fait même). En choisissant la personne clé pour porter le bon message, les buveurs accepteraient davantage d'utiliser les services de raccompagnement. Ensuite, une alternative de transport doit être rendue disponible et valorisée. Ce service devrait idéalement avoir les caractéristiques décrites ci-dessus. La prochaine section traite plus précisément des différents types d'alternatives de transport pour contrer la conduite en état d'ébriété.

3. LES ALTERNATIVES À LA CONDUITE EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ

Il existe plusieurs alternatives pour réduire le nombre de personnes qui conduisent en état d'ébriété sur les routes. Certaines sont davantage en lien avec l'aménagement de l'environnement et ont peu de rapport avec le transport d'un individu. Elles sont décrites dans la section 3.1. D'autres alternatives exigent une voiture et un conducteur sobre : ce sont les services de raccompagnement. Quatre services sont présentés à la section 3.2 : les concepts de « conducteur désigné » et du « contrat pour la vie », puis les services fournis par les taxis et les bénévoles. Ils sont décrits en termes de principe directeur, fonctionnement, statistiques et évaluation lorsque ces informations sont disponibles.

3.1 Les autres mesures

Pour éviter de conduire un véhicule en état d'ébriété, il existe des mesures pouvant être mises en place et qui ne sont pas en lien direct avec la conduite d'une automobile. Dans son livre, Ross (1992) révise ces différentes alternatives. À son avis, elles sont difficiles à envisager parce que l'automobile est devenue un élément essentiel à chaque communauté. Les moyens proposés par ce chercheur s'appliquent surtout en centres urbains, mais il est pertinent de les mentionner brièvement dans les paragraphes suivants.

Le premier moyen examiné par Ross (1992) est d'augmenter la densité urbaine de telle sorte que la voiture ne serait plus nécessaire pour se rendre aux différentes activités de loisir. Par exemple, il cite la ville de New York qui présente un taux peu élevé de conducteurs en état d'ébriété. Ainsi, alors qu'elle regroupe plus de 40 % de la population de l'État de New York, cette métropole présente un taux de seulement 3 % des arrestations pour alcool au volant (Ross, 1992). Cependant, Ross affirme que cette mesure est difficilement réalisable, car elle entre en conflit avec le style de vie des Américains.

Une deuxième mesure proposée est de planifier l'aménagement urbain. Ainsi, il est possible d'interdire le développement d'établissements licenciés dans les endroits accessibles seulement en véhicule à moteur. Ross (1992) suggère même d'aménager les quartiers et les municipalités de façon à ce que les services (y compris les bars) soient accessibles par transport en commun. Cependant,

pour être utilisé, le transport en commun doit être disponible au bon moment et au bon endroit (Ross, 1992).

Augmenter le coût des déplacements en automobile est une autre possibilité étudiée par Ross (1992). De nouveau, cette mesure préventive, basée sur les politiques de transport, est peu envisageable étant donné la relation entre le peuple américain et l'automobile (section 1.2.2).

Enfin, Ross (1992) décrit une autre mesure pour ne pas conduire après avoir consommé. Cette mesure s'applique lors des fêtes privées. En effet, les hôtes peuvent encourager leurs invités à passer la nuit à leur domicile. Cette alternative à la conduite automobile est assez utilisée en Norvège, et elle ressemble à l'hébergement sur place mentionné par quelques propriétaires de bars dans notre enquête.

En résumé, il est possible d'utiliser des mesures qui agissent sur l'environnement et les politiques de transport. Cependant, leur utilisation est fonction des valeurs auxquelles se rallient les sociétés dans les différents pays.

3.2 Les services de raccompagnement

Examinons maintenant les différents moyens permettant de transporter un consommateur d'alcool dans un autre endroit en évitant qu'il conduise lui-même. Le terme « service de raccompagnement » désigne les programmes offrant les services d'un chauffeur privé. Ce dernier peut être un conducteur désigné, un parent ou un ami relié par un contrat amical, un chauffeur de taxi ou un bénévole.

Plusieurs services de raccompagnement fonctionnent actuellement. Leurs caractéristiques sont exposées dans les prochains paragraphes en termes de fonctionnement, de financement et d'efficacité. Mais tout d'abord, un survol général des services existants aux États-Unis est présenté.

3.2.1 Aux États-Unis

Aux États-Unis, les services de raccompagnement sont apparus comme une approche environnementale afin de réduire les problèmes reliés à la conduite en état d'ébriété (Molof, 1995). Dans une recherche extensive, Harding (1988) et ses collaborateurs identifient 515 programmes d'alternatives de transport qui opèrent dans 47 États et le District de Columbia. Il a vérifié les informations sur 325 services et étudie 52 d'entre eux plus en détail. Les informations contenues dans cette section sont tirées des résultats de cette recherche.

Ainsi, le premier service de raccompagnement voit le jour en 1979. Cependant, plus de 80 % d'entre eux débutent leurs activités entre 1983 et 1988. Ils opèrent dans des communautés de tailles variables, allant de moins de 10 000 personnes jusqu'aux grandes métropoles de plus de 100 000 habitants. La plus petite municipalité de l'échantillon est Palmer en Alaska avec 2 141 habitants.

Ces services sont gérés par 16 types d'organisations différentes, par exemple des compagnies de taxi ou d'autobus, des organisations de charité, des associations, des hôpitaux, des agences gouvernementales, etc. Parmi les services existants, 58 % opèrent durant toute l'année et 77 % d'entre eux fonctionnent tous les jours de la semaine. Approximativement, 27 % des services utilisent les véhicules de volontaires. Quelques services fournissent deux chauffeurs, un pour reconduire le client et l'autre pour ramener son véhicule. Ils ont le support de la communauté.

Selon les informations obtenues par Harding (1988), 63 % des programmes acceptent les appels provenant du consommateur ou de quelqu'un qui téléphone en son nom. Un autre 20 % des services acceptent les appels du consommateur seulement, et 15 % ceux provenant du serveur. Les deux tiers des transports sont effectués par des taxis, mais d'autres types de véhicule sont aussi utilisés incluant des véhicules privés, des remorqueuses, des autobus, des fourgonnettes et même des voitures de police. Seulement 16 % utilisent des véhicules privés, c'est-à-dire des automobiles appartenant à des individus.

Environ 95 % des services offrent des transports gratuits à leur client. Les coûts annuels d'opération varient entre 300 $ et 33 600 $. Le coût moyen pour les programmes qui fonctionnent annuellement est de 11 881 $. Pour se financer, 85 % des programmes obtiennent des fonds de près

de dix-huit façons différentes. Les sources les plus citées sont les dons des médias électroniques ou de la presse écrite, les cotisations des établissements licenciés ou des corporations, les amendes imposées aux contrevenants, les levées de fonds (comme des danses ou des lave-autos) et enfin, les dons des distributeurs d'alcool. Les programmes couvrent habituellement leur frais et seulement 17 % rapportent avoir des difficultés financières.

La moitié des programmes font en moyenne 393 raccompagnements et plus par année, et 27 % en font au-dessus de 1 000. Des restrictions sur l'utilisation des services sont imposées : zones géographiques délimitées et retour du consommateur à son domicile seulement. Le voyageur doit aussi avoir une automobile et être en état d'ébriété. Environ 41 % des responsables indiquent que les arrestations et les accidents reliés à l'alcool au volant ont diminué depuis le début des programmes. Le problème noté le plus souvent est la motivation et la rétention des volontaires.

Selon les chercheurs, les services de raccompagnement sont largement répandus et relativement faciles à mettre sur pied et à opérer. En 1988, Harding conclut que des évaluations rigoureuses sont nécessaires pour déterminer l'impact des programmes de raccompagnement. Cependant, une recherche scientifique réalisée en 2001 évalue les services de raccompagnement par taxi dans un comté du Colorado. Les résultats de cette évaluation sont décrits à la section 3.2.4d.

3.2.2 Le conducteur désigné

Selon le modèle de raccompagnement du conducteur désigné, au moins deux personnes se choisissent un conducteur qui ne consomme pas d'alcool dans le groupe et qui devient responsable de le ou les reconduire à la fin de la soirée. Le ou les autres membres peuvent alors boire ou s'abstenir selon leur choix. Pour fonctionner adéquatement, ce concept impose trois étapes. D'abord, le conducteur est désigné par le groupe avant de commencer à boire, la personne choisie ne doit pas boire, et elle doit remplir sa responsabilité de conducteur (Lange, 2002; Ross, 1992).

Aux États-Unis, l'approche privilégiée en matière de services de raccompagnement en 1988 est le conducteur désigné, et ce concept a été largement véhiculé à travers une campagne médiatique nationale. Il faisait la promotion d'une nouvelle norme sociale proposant un conducteur sobre pour encourager le changement de comportement individuel (Dejong, 1998).

Au Québec, le concept de conducteur désigné est utilisé surtout par les jeunes adultes. En effet, selon les policiers, il n'est pas rare de rencontrer, dans un barrage, un conducteur sobre âgé de 16 à 22 ans accompagné d'un groupe d'amis. Ces derniers sont par ailleurs de très bonne humeur (communication personnelle, Service de sécurité publique de Sainte-Marie, 2004). Toujours selon les mêmes sources, ce concept est aussi utilisé à l'occasion par des couples, la conjointe étant plus souvent la personne au volant.

En Belgique, une campagne annuelle de sensibilisation propose ce concept à la population depuis 1995. À cette date, Bob voit le jour, créé par l'Institut belge de sécurité routière (IBSR) en collaboration avec des brasseurs. Bob est celui qui ne boit pas quand il conduit. Il devient le héros de chaque fête car il ramène toujours ses amis chez eux en sécurité. Le concept de conducteur désigné semble accepté dans la population. Bref, « C'est la fête quand Bob conduit! » (www.bob.be). Entre 2001 et 2003, le concept est exporté dans d'autres pays d'Europe : France, Grèce, Pays-Bas, Danemark, Espagne, Portugal et Royaume-Uni.

En région rurale, certains aspects sont préoccupants. Ainsi, pour utiliser cette alternative de transport, au moins deux personnes doivent être ensemble sur un lieu de consommation. C'est la principale particularité de cette notion. Or, une étude démontre qu'en Beauce-Etchemin, les conducteurs responsables d'accidents mortels reliés à l'alcool voyagent surtout seuls dans leur véhicule (Paré, 2001). D'autre part, des problèmes logistiques peuvent survenir. Citons, par exemple, la distance entre les résidences en région rurale.

Cette stratégie est aussi vivement critiquée par certaines instances de santé publique. En effet, plusieurs de ces programmes sont parrainés par des propriétaires de bars et certains croient que l'utilisation d'un chauffeur désigné encourage les passagers à boire à l'excès (Ross, 1992). Un sondage téléphonique démontre que les utilisateurs du chauffeur désigné sont de plus grands buveurs (Jones, 2001). Une autre étude démontre une légère augmentation de la consommation d'alcool parmi les passagers d'un conducteur désigné. Cependant, cette hausse n'est pas significative. Par ailleurs, la validité de cette étude est mise en doute à cause du petit nombre de sujets (Dejong, 1998). Une autre enquête démontre que les conducteurs choisis ont un pourcentage d'alcool dans le sang plus bas que celui des passagers (Lange, 2002).

Différentes études ont été réalisées afin d'évaluer les retombées du concept de conducteur désigné. Ainsi, en Belgique, 34 % des conducteurs ont déjà été Bob et 46 % ont profité de ses services, selon les estimations de l'IBSR. De plus, 97 % des Belges connaissent Bob. Aux États-Unis, l'impact de la campagne de 1988 a été mesuré à l'aide de sondages. Avant la campagne, 62 % des personnes interrogées et leurs amis utilisent un conducteur désigné. Ce pourcentage augmente à 72 % au milieu de l'année 1989. Cette différence est statistiquement significative. Cependant, la méthodologie de cette recherche ne permet pas de statuer si la campagne est responsable de l'augmentation (Dejong, 1998). En revanche, une recherche démontre que 12 % des groupes de consommateurs américains et 76 % des Norvégiens participants se sont choisis un conducteur désigné. Les auteurs croient cependant que ces pourcentages sont surestimés (Ross, 1992). D'autres études sont réalisées dans un collège et suggèrent des effets bénéfiques (Dejong, 1998). Un autre groupe de chercheurs conclut, quant à lui, que ce programme est peu utilisé (Ross, 1992).

Quant à l'efficacité du concept en termes de réduction de la mortalité, les différents experts sont en désaccord. Ross (1992) affirme que l'effet principal du programme de chauffeur désigné est d'encourager les consommateurs à voyager avec des conducteurs sobres ou ayant peu consommé, quand de tels individus sont disponibles et sont d'accord pour transporter les autres. Dejong (1998) allègue une forte diminution du nombre de conducteurs aux facultés affaiblies par l'alcool sur la route comme conséquence du concept de conducteur désigné. Finalement, Jones (2001) affirme qu'aucune évaluation sur l'impact de cette mesure n'a été réalisée jusqu'à maintenant.

3.2.3 Le contrat pour la vie

Le contrat pour la vie est un programme parrainé par Students Against Driving Drunk (SADD) qui vise à établir une entente entre les parents et leur adolescent. Il stipule que l'adolescent promet d'appeler le parent dans le cas où lui-même ou son conducteur ont bu. Le parent accepte alors de transporter l'adolescent à sa demande sans poser de question (Ross, 1992).

Selon SADD, plus de cinq millions de ces contrats sont signés depuis 1990. La nature plutôt privée de ces contrats rend le calcul difficile. Une seule évaluation est rapportée par SADD. Les résultats démontrent que les contrats augmentent le nombre d'appels à la maison pour un transport, mais ne réduisent pas le nombre de personnes qui affirment conduire en état d'ébriété ou qui voyagent avec

un chauffeur ivre. Ross (1992) affirme qu'il est difficile d'expliquer ce résultat désappointant. Il suggère des recherches approfondies sur cette question. Par ailleurs, plusieurs critiques ont été faites concernant des conséquences négatives possibles du contrat pour la vie dont le fait de légitimer la consommation d'alcool chez les adolescents (Ross, 1992).

Enfin, une version informelle de ce programme existe aussi entre deux amis. Ainsi, celui qui est sobre peut assurer le transport de son ami en état d'ébriété. Un programme d'intervention des pairs a été officialisé aux États-Unis (Ross, 1992).

Dans notre province, le contrat pour la vie a été parrainé par la Sûreté du Québec et la promotion a été faite dans les écoles secondaires (voir annexe IV). Actuellement, l'outil est encore disponible, mais son utilisation est laissée à la discrétion de chaque poste de la Sûreté du Québec (communication personnelle, Sûreté du Québec, 2004).

3.2.4 Les services de taxi

Le taxi est le seul mode de transport public qui a aujourd'hui une chance de rivaliser avec l'automobile privée pour le transport vers les établissements licenciés (Ross, 1992). Les services de taxi peuvent s'adapter aux besoins particuliers des consommateurs d'alcool. Ainsi, plusieurs organisations en Amérique raccompagnent des personnes en état d'ébriété et ce, d'une manière un peu différente de leur fonctionnement habituel.

Dans les prochains paragraphes, les différents types de raccompagnement effectués par les taxis sont exposés. Une brève description, le fonctionnement (coût, financement, critères d'éligibilité, etc.) et les résultats d'évaluation de ces services sont présentés lorsque les informations sont disponibles. Regardons d'abord les cinq services qui existent aux États-Unis et celui du Québec.

a) CareFare

Depuis 1995, le programme CareFare procure un transport alternatif économique à la population de la ville de Madison et de son comté, dans l'État du Wisconsin. Sa principale caractéristique est la vente de coupons de taxi à moitié prix. La logique de CareFare est simple : si le prix de la course

aller-retour en taxi est proche de l'aller simple, les conducteurs qui consomment vont laisser leur voiture à la maison avant de partir et opteront pour les transports publics (Stewart, 2001).

Des employeurs et des commerçants participent au projet. Des lettres de rappel sont envoyées dans les enveloppes de paye et les livrets de coupons sont mis en vente dans les lieux de travail. Les consommateurs achètent un livret au coût de 10 $. Il contient 20 $ de coupons en petites coupures de 2 $, 1 $, 0,50 $ et 0,25 $. L'autre 10 $ est financé par divers organismes. Au total, 10 000 livrets sont vendus pendant trois ans (Stewart, 2001). La particularité de CareFare est que l'utilisateur fait l'investissement initial alors qu'il n'est pas sous l'influence de l'alcool (Stewart, 2001).

Les coupons sont valides les fins de semaine et tous les jours de la semaine entre 18 heures et 6 heures. Il n'y a pas de restrictions sur la distance parcourue. Les coupons fonctionnent comme de l'argent comptant. Le client peut payer le chauffeur avec de l'argent et/ou avec des coupons. La compagnie de taxi comptabilise mensuellement le nombre de coupons utilisés (Stewart, 2001).

Une évaluation de ce service a été réalisée. Selon les résultats, le programme CareFare est bien conçu et offre aux conducteurs qui consomment de l'alcool une alternative de transport sécuritaire, économique et viable. Parmi les participants à l'évaluation, 60 % connaissent CareFare. Cependant, seulement 7 % des répondants rapportent l'avoir utilisé. Les chercheurs concluent que l'expérimentation dans les milieux de travail augmente la connaissance du service, mais ne semble pas avoir changé les attitudes et les comportements. Cependant, ils ajoutent qu'un programme qui fournit des courses de taxi à prix réduits peut être utile en complément avec d'autres stratégies de prévention de la conduite en état d'ébriété. Ainsi donc, CareFare doit continuer avec quelques modifications en termes de promotion et d'implantation. Un des défis consiste à trouver des commanditaires qui vont financer la promotion et les améliorations (Stewart, 2001).

Au Québec, l'industrie du taxi a développé un système de coupons pour défrayer les courses de taxi. Par exemple, certains concessionnaires de voitures utilisent ce mode de paiement pour le transport des clients dont la voiture est en réparation. Cependant, les coupons ne sont pas à rabais et, à notre connaissance, ils ne sont pas utilisés pour défrayer le transport de conducteurs en état d'ébriété.

b) SafeRider

SafeRider débute aussi dans le Wisconsin en 1989. Il procure des courses de taxi vers le domicile aux consommateurs d'alcool. Ce service est gratuit pour les clients. Un organisme défraie les coûts du service de taxi qui s'élèvent à 20 000 $ environ annuellement. Un autre 5 000 $ est subventionné par le comté.

Seuls les conducteurs sérieusement intoxiqués peuvent utiliser le service. Ce sont les barmans qui donnent les bons d'achat et qui appellent le taxi. Le jugement du degré d'intoxication est fait par le serveur ou par le conducteur lui-même. Le taxi ramène le client à sa voiture, le jour suivant. Ce programme fonctionne du mardi au samedi, pendant 24 heures. Toutes les compagnies de taxi acceptent les bons. Le programme jouit d'un support local continu et stable (Stewart, 2001).

c) SoberCab

SoberCab est un service qui dessert toute la population de la région de Minneapolis et de Saint-Paul depuis 1984. SoberCab fonctionne seulement à Noël et au Jour de l'An. Il est administré depuis 1988 par un conseil regroupant 28 centres hospitaliers. Ce service est offert aux clients en état d'ébriété ayant consommé dans les bars. Les compagnies locales de taxi effectuent les déplacements. Environ 130 taxis participent à ce projet. Le véhicule du client n'est pas ramené. Les opérateurs sont des bénévoles provenant des hôpitaux. Chaque course coûte en moyenne 10 $ et est chargée au conseil. Les consommateurs ne défraient rien. Le temps d'attente moyen varie entre 20 et 45 minutes. Environ 700 raccompagnements sont effectués en moyenne annuellement (Molof, 1995).

Pour l'évaluation, les utilisateurs du service ont été rencontrés. Selon leurs commentaires, 20 % disent conduire lorsque SoberCab n'est pas disponible. Les chercheurs estiment que SoberCab sauve de 30 à 35 % de déplacements de conducteurs en état d'ébriété durant la période des fêtes (Molof, 1995).

d) Typsy Taxi

C'est dans le comté de Pitkin au Colorado que débute le programme Typsy Taxi en 1983. Il offre un service de raccompagnement gratuit et confidentiel effectué par les taxis locaux 24 heures sur 24

durant toute l'année. C'est un programme de prévention du crime administré par le bureau du shérif avec l'assistance de différentes associations touristiques locales.

La plupart du temps, Typsi Taxi est offert par l'employé d'un bar qui a identifié une personne ayant besoin d'aide. La course peut aussi être demandée par le client lui-même ou par son serveur. L'hôte d'une fête privée peut appeler la police pour obtenir le service pour un invité en état d'ébriété. Dans ce cas, l'officier félicite l'hôte pour l'attention portée à son convive et organise un retour sécuritaire par Typsi Taxi.

Une limite monétaire est imposée : le prix de la course ne peut pas excéder 75 $ sans égard à la distance géographique. Le coût moyen d'un trajet est de 28 $. Le financement provient de levées de fonds, de sollicitations postales, de soirées bénéfiques et de dons individuels privés. De l'information est faite au public par différents médias (Jones, 2001).

Une évaluation de Typsy Taxi est effectuée en 2000. Pour éliminer les effets d'autres facteurs non reliés au programme, les chercheurs comparent les données d'accidents avec blessures dans deux juridictions semblables. Ils démontrent une réduction significative de 15 % dans le comté de Pitkin après l'implantation de Typsi Taxi en comparaison avec l'autre comté. Ainsi, l'évaluation de cette alternative de transport démontre qu'un service annuel peut, sous bonnes conditions, avoir un effet positif sur les accidents.

Les auteurs identifient aussi les conditions favorables pour le bon fonctionnement de ce service. D'abord, l'alternative doit obtenir le support de la communauté et des forces policières. Ensuite, la population doit être bien définie. De plus, un système de transport en commun par autobus doit aussi offrir des services jusqu'à 2 h 30 à coûts modiques. Finalement, les sources de financement doivent être variées (Lacey, 2000).

e) I'm Smart

Le dernier programme décrit se nomme I'm Smart. Ce service est né à Syracuse dans l'État de New York en 1982. Il est particulier puisque ses conducteurs ne sont ni des bénévoles ni des chauffeurs de taxi : ce sont des employés du programme. Le service annuel est à but lucratif. Le chauffeur

assure le transport d'un consommateur d'alcool à bord de la voiture de ce dernier pendant que son équipier les suit avec un véhicule du programme. Ils sont rémunérés à un taux horaire avec un montant forfaitaire pour chaque raccompagnement (Molof, 1995).

La course est financée par le client ou par l'établissement membre. Des organisations comme des entreprises et les établissements licenciés paient une cotisation. Par exemple, elle s'élève à 500 $ pour une usine de 26 à 50 employés. Une carte est octroyée à tous les employés. Ces derniers présentent leur carte pour un raccompagnement. L'organisation est facturée mensuellement à un taux réduit. Le nom de l'utilisateur est confidentiel. Un établissement licencié peut aussi devenir membre du programme. Il paie alors une cotisation de 400 $. Le service inclut alors une formation pour les serveurs et un escompte pour les clients qui utilisent I'm Smart (Molof, 1995).

Tous les clients sont reconduits par un chauffeur du même sexe. Le temps d'attente varie entre 1 et 76 minutes, pour un délai moyen de 21 minutes. Ainsi, 80 % des raccompagnements sont effectués en dedans de 30 minutes. Les clients proviennent des bars et des fêtes d'étudiants et d'entreprises. I'm Smart transporte aussi les personnes qui requièrent des services médicaux. La publicité est disposée dans les bars, les autres lieux de consommation et au travail (Molof, 1995).

Un sondage téléphonique et deux enquêtes sont réalisés par Molof (1995) dans le cadre de l'évaluation de ce programme. Une enquête rejoint les clients du programme et l'autre touche les clients des bars. Celle auprès des utilisateurs du programme révèle qu'ils consomment souvent, surtout dans les bars. Ce sont des hommes âgés entre 26 et 35 ans. Un peu moins de la moitié vivent dans le voisinage de l'établissement. Le soir de l'entrevue, ils boivent cinq consommations en moyenne sur une période de deux heures. Seulement un quart des clients déclare ne pas se sentir en état de conduire au moment où ils s'apprêtent à quitter le bar.

Ainsi, 78 % des clients des bars connaissent I'm Smart contre 57 % de la population rejointe par le sondage téléphonique. Cette différence est statistiquement significative. Les consommateurs d'alcool ont entendu parler du programme par des affiches au bar, des amis et des parents. Cette étude a démontré que malgré le haut pourcentage de participants qui connaissent les services de raccompagnement, relativement peu de consommateurs les utilisent. Il semble donc que ces individus

ne considèrent pas les services de raccompagnement comme une alternative à la conduite en état d'ébriété.

Enfin, une analyse statistique n'a pas fourni d'évidence que I'm Smart contribue à la diminution des accidents reliés à l'alcool dans le comté. En effet, la décroissance depuis 1982 est similaire dans les deux comtés de comparaison. Molof (1995) conclut que les recherches devraient se concentrer sur le contexte décisionnel dans lequel boire et conduire surviennent.

f) Taxi Hic

Au Québec, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT), en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), fonde en 1996 un service nommé Taxi Hic. Ce service permet aux clients de se faire raccompagner avec leur véhicule. Le fonctionnement nécessite donc la présence de deux chauffeurs.

Le conducteur, qui ramène le client dans la voiture de ce dernier, doit posséder une assurance spécifique pour couvrir ce véhicule. Son équipier, qui le suit au volant du taxi, doit détenir un permis de chauffeur de taxi. Avec Taxi Hic, le client doit payer au maximum deux fois le prix de la course normale. Il communique avec la centrale de taxi par le numéro habituel.

Selon le Comité provincial, le nombre de raccompagnements augmente sensiblement d'année en année avec des pointes très importantes lors des différentes opérations policières. La clientèle est de plus en plus jeune (CPCDIT, communication verbale, 2004). En 1999, 54 compagnies offrent Taxi Hic, surtout dans les villes québécoises. Environ 600 raccompagnements par mois sont effectués à l'échelle provinciale. Des données plus récentes ne sont pas disponibles.

En 1998, une enquête réalisée par certains chauffeurs auprès d'une centaine de clients révèle pourquoi les utilisateurs ont recours à Taxi Hic. Leur principale motivation est la crainte de se faire intercepter par les policiers (perdre son permis et avoir un dossier criminel) lors de l'intensification des barrages. D'autres prennent un taxi pour éviter d'avoir un accident et de briser leur véhicule. Les clients qui utilisent les services de Taxi Hic après avoir consommé proviennent des bars, de fêtes, de festivals et d'activités sociales organisées (5 à 7).

Toujours selon cette enquête, l'implication sociale des responsables des établissements licenciés, jumelée à de bonnes relations avec la compagnie de taxi, amène un bon nombre de raccompagnements. Dans certaines municipalités, les responsables du service de taxi ont même modifié leur fonctionnement pour accommoder les propriétaires de bars (CPCDIT, 1998). Le chauffeur de taxi embarque plusieurs clients à bord de son véhicule, les transporte à leur domicile respectif et conserve les clés de leur voiture. Lorsque la période de pointe est terminée, le chauffeur et son équipier reconduisent les voitures chez leurs propriétaires.

En Beauce-Etchemin, une compagnie offre le service Taxi Hic à Sainte-Marie depuis 1997 et couvre aussi tout le territoire de la MRC La Nouvelle-Beauce. Selon les observations du propriétaire de cette compagnie, les mêmes clients utilisent régulièrement Taxi Hic. Environ 80 % des appels sont faits par les employés des bars. Le nombre de véhicules n'est pas suffisant durant la fin de semaine. Enfin, comme les raccompagnements s'effectuent surtout entre 2 heures et 5 heures, il est parfois difficile de trouver le deuxième conducteur.

En conclusion, à la lumière des expériences décrites ci-dessus, il apparaît que l'industrie du taxi s'implique au niveau du raccompagnement des conducteurs en état d'ébriété dans les grandes municipalités. Cependant, le service semble restreint et insuffisant en région rurale.

3.2.5 Les bénévoles

Au Québec, la Loi concernant les services de transport par taxi (LRQ, Chap. S-6.01) stipule que seuls les chauffeurs de taxi et les conducteurs bénévoles, dont l'organisme communautaire est reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien, peuvent transporter des clients contre des sommes d'argent. La Loi est muette quand il s'agit d'un chauffeur bénévole dont l'organisme n'est pas reconnu.

Plusieurs services de raccompagnement assurés par des bénévoles ont fait leur apparition au cours des deux dernières décennies. Actuellement, deux organismes se font particulièrement remarquer : Opération Nez rouge et Tolérance Zéro. Les principales caractéristiques de ces deux services sont présentées ci-dessous.

a) Opération Nez rouge

Opération Nez rouge est créée à l'Université Laval en 1984. Le fondateur, monsieur Jean-Marie De Koninck, cherche alors un moyen de financer le club de natation Rouge et Or de l'Université Laval. À la suite de la toute première édition, différentes organisations d'un peu partout au Québec ont souhaité mettre sur pied leur propre Opération Nez rouge. Depuis, cet organisme à but non lucratif est opéré par des bénévoles du milieu selon une philosophie et des conditions bien définies par le Secrétariat national d'Opération Nez rouge. En effet, Opération Nez rouge a identifié une série de valeurs très importantes qui se traduisent, entre autres, par le fait de ne pas juger les gens qui utilisent les services, c'est-à-dire qu'il n'y a aucune intention moralisatrice dans l'entreprise. Au fil des ans, Opération Nez rouge est devenue une campagne de sensibilisation qui valorise l'adoption d'un comportement responsable en ce qui a trait à la conduite avec les facultés affaiblies.

Ce service de raccompagnement est gratuit et fonctionne durant la période de Noël et du Jour de l'An. Il est offert à tout conducteur ayant la responsabilité d'un véhicule et de ses passagers. Cette personne ne doit pas se sentir en état de conduire, que ce soit après avoir consommé de l'alcool, des drogues, des médicaments ou encore simplement à cause de la fatigue. Elle peut utiliser Opération Nez rouge pour se déplacer d'un endroit à un autre ou rentrer à son domicile. Le service est confidentiel. Le client et son véhicule sont ramenés en même temps.

Une vérification des permis de conduire permet d'assurer à Opération Nez rouge que les bénévoles sont en mesure de conduire légalement. Une équipe de trois bénévoles assurent le service. Une escorte motorisée, au volant de son propre véhicule, conduit le chauffeur et son partenaire sur le lieu de rendez-vous avec le client. Le chauffeur et son partenaire prennent place dans la voiture du client avec ce dernier. Le chauffeur conduit, et le partenaire s'installe sur le siège arrière pour s'assurer du bon fonctionnement du transport. L'escorte suit le véhicule du client jusqu'à sa destination. Par la suite, elle ramène ses deux coéquipiers vers un autre client ou vers la centrale de coordination. Celle-ci est composée de membres du comité local, lequel est formé d'une dizaine de bénévoles qui coordonnent les activités sur son territoire.

Dans toutes les régions, une compensation financière est accordée au conducteur bénévole pour l'utilisation de la voiture. Ainsi, l'essence est compensée en argent ou en litres d'essence gratuits

(communication personnelle, Opération Nez rouge, 2004). Par ailleurs, les dons recueillis sont entièrement versés à des organismes sans but lucratif. De cette façon, Opération Nez rouge encourage plus de 150 groupes de jeunes, surtout liés au sport amateur.

Une assurance en cas de dommages aux véhicules des bénévoles et des clients est offerte aux bénévoles. Opération Nez rouge fonctionne grâce à d'importants commanditaires et à la contribution de l'ensemble des médias québécois.

Au niveau des statistiques, 463 raccompagnements ont été faits en 1984, alors que ce chiffre grimpe à 77 876 le 2 janvier 2004, dont 65 828 au Québec. Au cours du mois de décembre 2003, 41 500 bénévoles participent à la vingtième édition de cette œuvre sociale. Au total, 1 100 000 raccompagnements ont été réalisés depuis 1984.

Selon une enquête menée en 2001 par les bénévoles d'Opération Nez rouge, les clients véhiculés ont moins de 34 ans (52,5 %) et 54 % sont des hommes. Ils proviennent des bars (36 %), de résidences (25 %) ou d'une fête de bureau (19 %). Ils sont satisfaits du service à 99,7 %. Quant aux bénévoles, en 2001, ce sont des hommes âgés en moyenne de 38 ans. Ils rajeunissent cependant en 2003. En effet, durant cette dernière année, plus de 40 % des bénévoles sont âgés entre 20 et 29 ans. Dans les petites régions, ils proviennent surtout d'organismes et d'entreprises.

Opération Nez rouge connaît un essor considérable depuis sa naissance. En 2003, ce service est implanté dans 25 villes canadiennes, 20 régions de la Suisse et à Strasbourg en France. De plus, d'autres services inspirés du concept québécois se développent un peu partout en Europe, au Canada et aux États-Unis.

Malgré le nombre impressionnant de raccompagnements réalisés à ce jour, il est malheureusement impossible de déterminer l'effet véritable d'Opération Nez rouge sur la réduction des traumatismes routiers reliés à l'alcool. Cependant, il est fort probable que cet organisme, en partie grâce à son nom amusant et à ses messages positifs, a contribué à changer les mentalités et les comportements de la population face à la conduite en état d'ébriété durant le temps des fêtes. Enfin, nous ne

pouvons pas passer sous silence l'expérience des 41 500 bénévoles directement impliqués dans la sécurité routière en 2003. Ces personnes diffusent ainsi le message dans leur milieu.

Opération Nez rouge est donc une approche préventive concrète dans et par la communauté. De plus, ce service apporte un complément logique aux opérations policières de répression qui ont lieu durant cette période.

b) Tolérance Zéro

Tolérance Zéro est un organisme fondé le 11 février 2000. À l'origine, trois propriétaires de bars de Victoriaville souhaitent se doter d'un service de raccompagnement pour leurs clients en état d'ébriété. Les Chevaliers de Colomb de l'endroit participent au développement du projet. Actuellement, la mission de Tolérance Zéro est de sensibiliser la population aux problèmes de la conduite avec facultés affaiblies et d'offrir un service privé de raccompagnement effectué par des chauffeurs bénévoles. L'organisme bénéficie de l'appui de nombreux partenaires locaux, régionaux et gouvernementaux, et se finance principalement par la vente de cartes de membre, des commandites et l'adhésion d'établissements licenciés et d'entreprises.

Les clients de Tolérance Zéro ont consommé de l'alcool ou présentent d'autres problèmes affaiblissant leurs facultés. Pour être véhiculée, une personne doit posséder sa carte de membre moyennant une cotisation annuelle de 40 $ ou consommer dans un établissement associé à Tolérance Zéro. Le membre qui organise une soirée à son domicile peut faire raccompagner ses invités. Les cartes de membre peuvent être achetées directement à Tolérance Zéro, à un établissement participant ou être distribuées par l'intermédiaire d'une entreprise privée.

Les propriétaires des établissements licenciés sont encouragés à devenir partenaires de Tolérance Zéro, en payant de 400 $ à 600 $ par année. Le coût varie selon la nature de l'établissement (bar, brasserie, restaurant ou salle de réception).

L'organisme opère de 18 heures à 4 heures, tous les jours de la semaine, 365 jours par année. Le temps d'attente entre le moment de l'appel et l'arrivée de l'équipe de bénévoles varie entre 10 et 30 minutes. Comme pour Opération Nez rouge, l'organisme vérifie les antécédents des chauffeurs

bénévoles. En effet, dans le processus de sélection, le statut judiciaire et l'évolution du dossier de conduite sont vérifiés. Un bénévole doit avoir au moins 18 ans, posséder un véhicule automobile et recevoir une formation dispensée par Tolérance Zéro.

Pour un raccompagnement, deux bénévoles travaillent en équipe. Le premier accompagne le client dans la voiture de ce dernier et l'autre les suit dans son véhicule, spécialement identifié. Les deux reviennent par la suite au point de départ ou sur le lieu d'un autre raccompagnement. Les chauffeurs bénévoles sensibilisent aussi les clients dans les bars par des interventions directes auprès des consommateurs.

Pour chaque raccompagnement, l'automobiliste n'a pas de montant fixe à débourser. Cependant, il peut verser une contribution volontaire. Ce pourboire appartient aux bénévoles. Il sert principalement à défrayer les coûts d'utilisation de leur véhicule. Les organisations charitables peuvent aussi s'autofinancer en fournissant des bénévoles à Tolérance Zéro.

Dans sa première année d'opération, cet organisme a effectué 8 435 raccompagnements pour atteindre 12 415 l'année suivante. Le président de Tolérance Zéro déclare que son organisme a procédé à quelque 25 000 raccompagnements en 2002 et un peu plus de 36 000 en 2003 pour un total de 81 000. L'organisme compte environ 6 000 membres individuels et 450 établissements licenciés. De plus, Tolérance Zéro requiert les services de 350 bénévoles pour accomplir son mandat.

Tolérance Zéro couvre certains territoires du Centre-du-Québec, de la Mauricie, de l'Estrie, de la Montérégie, de la Côte-Nord, de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. Le service dessert donc environ 750 000 personnes. L'organisme compte rendre le service disponible partout au Québec d'ici les cinq prochaines années.

Comme pour Opération Nez rouge, nous pouvons penser que les 81 000 raccompagnements réalisés à ce jour par Tolérance Zéro sont autant de personnes avec des facultés affaiblies qui ne conduisent pas sur les routes. Il y a aussi 350 bénévoles conscientisés à la problématique. Cependant, l'impact réel sur la réduction des traumatismes routiers reliés à l'alcool n'a pas été quantifié.

3.2.6 La conclusion de la section 3

Cette section présente différentes alternatives de transport. Certaines mesures peuvent modifier l'environnement et les politiques de transport. Nous avons vu qu'elles touchent les valeurs et la liberté des individus et que, conséquemment, elles sont peu utilisées. D'autres alternatives nécessitent une voiture et un chauffeur : ce sont les services de raccompagnement. Le concept de conducteur désigné, le contrat pour la vie et les services opérés par des chauffeurs de taxi et par des bénévoles ont également été décrits dans cette section.

Retenons les principales particularités des alternatives présentées ci-dessus ainsi que les résultats des évaluations. Concernant le conducteur désigné, soulignons qu'il faut au moins deux personnes qui sont ensemble sur un lieu de consommation et que l'une d'elles ne doit pas boire. Selon les chercheurs, ce concept serait peu utilisé. Aucune évaluation sur l'impact de cette mesure n'a été réalisée. Le contrat pour la vie, entente de transport liant deux personnes, nécessite que l'une se déplace vers un lieu de consommation pour aller chercher l'autre. Une seule étude a été effectuée jusqu'à maintenant et démontre que l'utilisation de ce concept ne réduit pas le nombre de personnes qui affirment conduire en état d'ébriété. Plusieurs services de raccompagnement sont offerts par des chauffeurs de taxi. Dans un cas, cependant, le chauffeur est un employé du programme. Les principales caractéristiques de cinq services américains et un québécois sont présentées. En termes de financement, trois sont accessibles gratuitement et subventionnés par divers organismes; deux sont financés par le client et/ou par des établissements membres; le dernier vend des coupons de taxi à moitié prix. Précisons que, dans ce dernier système, le consommateur doit se procurer des coupons avant d'être sous l'influence de l'alcool. Les résultats des évaluations d'efficacité des services de raccompagnement par taxi sont variables, allant de l'absence de réduction des accidents à une diminution de 15 %. Enfin, deux services gérés par des chauffeurs bénévoles sont aussi décrits. Dans les deux cas, les clients contribuent volontairement par un don. Il est impossible de déterminer l'effet de ces services opérés par des bénévoles sur la réduction des accidents reliés à la conduite en état d'ébriété.

Tout comme notre enquête auprès des consommateurs dans les bars le révèle, un haut pourcentage de personnes connaît les services de raccompagnement. Malgré tout, relativement peu de

consommateurs les utilisent. Même si cette connaissance est largement répandue dans la population, elle a besoin d'être incorporée dans le processus décisionnel d'un individu (Molof, 1995).

L'incapacité de démontrer, en termes de statistiques, une contribution positive à la diminution des accidents reliés à l'alcool n'enlève pas la pertinence des services de raccompagnement comme stratégie de prévention. La publicité et la sensibilisation concourent probablement à l'amélioration de la sécurité dans les communautés (Molof, 1995). De plus, certains experts croient qu'ils peuvent aider à sauver des vies (Ross, 1992).

4. L'ANALYSE

Rappelons d'abord que le but ultime de ce document est de trouver des moyens d'empêcher les consommateurs aux facultés affaiblies par l'alcool de conduire leur véhicule dans une région rurale comme celle de Beauce-Etchemin. Plusieurs réflexions, écrits scientifiques et résultats de recherche ont été exposés dans les sections précédentes. Il est maintenant opportun de revenir sur les éléments importants, d'établir une synthèse et d'en retirer des pistes de solution pour contrer l'alcool au volant.

Un homme consomme de l'alcool dans un petit bar d'une région rurale puis s'apprête à quitter l'établissement. Il voyage seul dans sa voiture. Est-il en mesure de conduire légalement son véhicule? Si on doit le convaincre de ne pas conduire, qui peut l'en persuader? Quels messages peuvent modifier sa décision de conduire? Enfin, quel service de raccompagnement en région rurale pourrait lui permettre de retourner chez lui?

Voilà donc les grandes questions qui sont examinées plus particulièrement dans l'analyse suivante : Qui a trop bu pour conduire? Comment influencer sa décision de conduire? Comment le transporter?

4.1- Qui a trop bu pour conduire?

Un homme consomme de l'alcool dans un petit bar d'une région rurale puis s'apprête à quitter l'établissement. Est-il en mesure de conduire?

La décision de conduire est en partie influencée par la perception subjective qu'a notre homme de son état d'intoxication (Chatenet et coll., 1995). Cependant, l'alcool a déjà modifié sa perception. En effet, l'action de cette substance sur son système nerveux central a produit un effet relaxant, euphorisant et a augmenté sa perception de contrôle sur lui-même. Il pense être capable de conduire : les répondants de notre enquête l'ont déclaré aussi. De plus, il croit aussi être plus adroit que les autres conducteurs. Il est clair que certains conducteurs éprouvent de la difficulté à évaluer par eux-mêmes leur état d'ébriété avec justesse.

Cette perception est aussi influencée par des valeurs sociétales. Gusfield (1984) soulève l'hypothèse que d'admettre que l'alcool rend incapable de conduire est perçue, inconsciemment, comme une déficience inacceptable. Pour sa part, Assaily (2001, p. 70) affirme que des hommes boivent beaucoup et conduisent vite « pour affirmer leur masculinité... ». Ses habitudes de conduite sous l'effet de l'alcool peut aussi moduler sa perception : il ne lui arrivera rien de malchanceux, comme de coutume.

D'autres personnes aussi ont de la difficulté à évaluer la condition de certains buveurs. En effet, les tenanciers et la population en général ont parfois le même embarras. La distinction semble malaisée à faire entre une personne qui est intoxiquée, mais encore capable de conduire selon la loi, et quelqu'un qui est en état d'ébriété, c'est-à-dire légalement inapte à prendre le volant (Morrison, 2002). Cette évaluation par d'autres personnes apparaît épineuse chez les consommateurs modérés et chez les gros buveurs dont la tolérance à l'alcool est augmentée. Par ailleurs, il est communément facile de reconnaître, par leur comportement, les buveurs sérieusement intoxiqués.

Cette difficulté amène, chez plusieurs individus, une certaine réticence à intervenir auprès des consommateurs pour les empêcher de conduire. Le bon samaritain peut donc faire face à une tâche décourageante en essayant de convaincre le consommateur d'admettre son incapacité à conduire et son besoin d'assistance (Ross, 1992). Ce n'est cependant pas le cas des répondants à notre enquête en Beauce-Etchemin qui déclaraient conseiller les autres assez fréquemment. Il y a peut-être ici une piste d'intervention possible.

4.2 Comment influencer sa décision de conduire?

Un homme consomme de l'alcool dans un petit bar d'une région rurale puis s'apprête à quitter l'établissement. Il n'est pas en mesure de conduire. Comment l'influencer? Qui sont les personnes les mieux placées pour modifier sa décision? Quel doit être le message?

Selon Chatenet (1995), il est clair que l'on doit modifier la pression sociale autour du consommateur. Certains types de comportement requièrent un feedback social pour être modelés (Stewart, 2001). L'identification d'une personne significative peut alors être extrêmement importante dans la

contribution du changement souhaité. Stewart (2001) dénomme cette personne un « agent de changement ».

Selon l'enquête de Beauce-Etchemin auprès des consommateurs, deux types de personne auraient de l'influence sur la décision de conduire : les amis et les propriétaires d'établissements licenciés. Ainsi, les amis pourraient produire un certain impact sur le consommateur. La majorité des répondants précise un « ami sur place ». Il semble donc plus facile de partir avec un ami déjà présent plutôt que de téléphoner et de réveiller quelqu'un pour venir le chercher. Selon Gusfield (1984), les amis pourraient, et devraient, exercer un certain contrôle sur le consommateur.

Les clients déclarent, à plusieurs reprises, que le propriétaire d'un bar peut aussi les influencer dans leur décision de conduire. Par ailleurs, ils réclament ce genre d'attention. Selon Gusfield (1984), une relation particulière se développe entre un client et un tenancier. Ce dernier peut être vu par le consommateur comme un ami. Ce rapport privilégié pourrait permettre de faire accepter un état d'incapacité à un client si le propriétaire est conscient de ce pouvoir d'influence et qu'il s'en sert. Si le tenancier accepte le rôle d'agent de changement, il a un motif pour vendre de l'alcool et surveiller le tandem consommation et conduite. Il établit et fait alors respecter la norme dans son propre bar. Il acquiert ainsi la réputation de « prendre soin » de ses clients. Ceci dit, la réalité économique des établissements de vente d'alcool et de lieux de divertissement a souvent préséance sur le contrôle de la conduite en état d'ébriété (Gusfield, 1984).

Comme le consommateur a beaucoup de difficulté à admettre ses incapacités, celle de conduire et celle de supporter l'alcool, le message à transmettre pour l'empêcher de conduire est donc délicat. Le tenancier ou l'ami doit éviter de lui mettre sa relation négative avec l'alcool sur le nez et ainsi ménager sa fierté. Il est sûrement « fatigué », mais il n'est pas ivre. Bref, le message doit proclamer haut et fort que le consommateur n'est pas un ivrogne, mais un homme capable de faire des choix intelligents.

Ensuite, le tenancier, ou l'ami, doit vendre l'idée du raccompagnement en valorisant l'utilisation du service disponible. Pour ce faire, le tenancier doit jouer un rôle de médiateur avec le service de raccompagnement en développant une relation de confiance avec le transporteur. Ainsi, « la qualité

des relations entre les responsables de bars et ceux des taxis doit être clairement identifiée comme un excellent moyen "terrain" de sensibilisation auprès d'une classe de population à risque. » (CPCDIT, 1998).

4.3 Comment le transporter?

Un homme consomme de l'alcool dans un petit bar d'une région rurale puis s'apprête à quitter l'établissement. Il n'est pas en mesure de conduire. Un ami sur place ou le tenancier le persuade de ne pas conduire sa voiture. Comment retourne t-il chez lui?

La voiture est un mode de transport commode. Pour rivaliser avec elle, une alternative de transport doit, elle aussi, présenter des caractéristiques attirantes. Plusieurs services de raccompagnement ont été décrits à la section 3. Dans les prochains paragraphes, nous reprendrons ces services afin de déterminer leur pertinence et leur faisabilité en région rurale en fonction de certains critères énoncés dans les différentes recherches et sur le terrain par les consommateurs interrogés. Ainsi, le service doit être disponible pendant 24 heures, avoir une courte période d'attente et un coût d'utilisation raisonnable par rapport à la distance. Il doit aussi assurer le retour du véhicule du client et une confidentialité rigoureuse. Enfin, cette alternative doit garantir la sécurité de son passager et respecter la Loi concernant les services de transport par taxi (LRQ, Chap. S-6.01).

Tout d'abord, discutons du concept du conducteur désigné. Bien que très intéressant, il s'applique surtout aux jeunes adultes qui consomment et voyagent en groupe. Cependant, nos conducteurs à risque voyagent seuls dans leur véhicule. Ils interagissent avec d'autres clients qui vont aussi au bar pour consommer : c'est la norme sociale. À ce sujet, des jeunes ont souligné que de « ne pas boire » lorsque tu sors n'est pas une option (Stewart, 2001). Cette alternative est donc peu adaptée aux clients solitaires des milieux ruraux. Des considérations logistiques (par exemple la grande distance entre les résidences) et des normes de groupe dans la consommation sont des raisons qui rendent le programme de conducteur désigné peu attrayant (Ross, 1992).

Le contrat pour la vie est une autre alternative pour la conduite en état d'ébriété. Conçu pour les adolescents, ce concept implique une entente convenue avec les parents. Selon l'enquête réalisée dans Beauce-Etchemin auprès des clients, la famille n'a pas été citée parmi les groupes susceptibles

d'être demandés pour raccompagner. Comme nous l'avons souligné précédemment, les consommateurs préfèrent demander à un ami sur place. Ils ne semblent pas apprécier l'idée de téléphoner à quelqu'un pour venir les chercher. Dans ces conditions, le contrat pour la vie n'apparaît pas être une alternative intéressante à promouvoir auprès des clients des bars.

Deux types de service de raccompagnement ont été discutés : les taxis et les chauffeurs bénévoles. Tentons ici de résumer les problèmes identifiés pour chaque service. D'abord, les chauffeurs bénévoles : ces personnes ne sont pas rémunérées pour effectuer cette tâche. Ainsi, il peut devenir essoufflant de les recruter et de les garder. Une Opération Nez rouge ne pourrait probablement pas survivre durant une année entière parce que l'engouement des bénévoles finirait par s'estomper. De plus, un tel service n'encourage pas le développement économique de la région puisqu'il ne crée pas d'emplois. Enfin, les services offerts par les bénévoles, non reconnus par le ministère de la Santé et des Services sociaux, sont mal définis par la loi actuellement en vigueur au Québec.

Regardons maintenant les services de taxi. Le principal problème soulevé en région rurale est la définition même de ces régions : de grandes distances et une faible densité de la population. D'un point de vue strictement économique, un service de taxi en région rurale est difficilement rentable. D'une part, presque chacun possède une voiture. D'autre part, le volume de consommateurs d'alcool ne justifie pas toujours les services d'un chauffeur. Selon deux plans d'affaires, ce service ne serait pas rentable. Ainsi, pour une rémunération à l'heure ou à l'acte, un chauffeur muni d'un permis exclusif pour raccompagner les conducteurs en état d'ébriété encourrait un déficit d'exploitation dès la première année d'opération (Larochelle, 2003). Sans compter que plusieurs voitures sont parfois nécessaires à la fermeture d'un bar.

Des programmes de taxis subventionnés sont plus susceptibles de se développer dans certaines communautés plutôt que d'autres, car les petites municipalités de moins de 10 000 habitants sont souvent incapables de supporter des services de taxi à tout prix, coûte que coûte (Ross, 1992).

En milieu urbain, le recours aux services de taxi durant les heures d'ouverture des lieux de consommation serait un investissement bien plus utile dans les politiques futures que d'instaurer d'autres barrages policiers ou des programmes de traitement de l'alcoolisme (Ross, 1992). Ce travail

de nuit additionnel peut être vu comme intéressant par les compagnies de taxi puisque typiquement ils n'ont pas plus du quart ou du tiers de leurs voitures sur la route à minuit. Ce serait une bonne façon d'établir des relations avec la clientèle et ainsi stimuler la demande pour des services dans les autres heures de la journée (Ross, 1992).

4.4 La conclusion de la section 4

Un homme consomme de l'alcool dans un petit bar d'une région rurale puis s'apprête à quitter l'établissement. Il voyage seul dans sa voiture. Est-il en mesure de conduire légalement son véhicule? Si on doit le convaincre de ne pas conduire, qui peut l'en persuader? Quels messages peuvent modifier sa décision de conduire? Enfin, quel service de raccompagnement en région rurale pourrait lui permettre de retourner chez lui?

La section 4 tente de trouver des réponses à ces questions. La capacité de prendre le volant est évaluée par un individu, mais aussi par son entourage. La décision de conduire de cette personne est influencée par sa propre perception de son degré d'intoxication. Cependant, dans bien des cas, cette perception est faussée justement à cause des effets de l'alcool ou par d'autres facteurs. Son entourage éprouve aussi des difficultés lorsque l'intoxication n'est pas très apparente. Les tenanciers de bars et la population en général l'ont mentionné. Les consommateurs interrogés ont déclaré que les amis et les propriétaires devaient intervenir auprès des conducteurs.

Les propriétaires de petits bars ont un rôle très important dans la décision de conduire en état d'ébriété. Leur position hiérarchique leur donne une autorité naturelle. Cette relation particulière devrait être exploitée afin d'établir et de faire respecter des règles sociales au sein de leurs bars pour contrer la conduite en état d'ébriété. Par ailleurs, les amis présents dans le bar pourraient aussi influencer les consommateurs.

Également, les policiers pourraient appuyer les interventions des tenanciers et des amis. Les répondants craignent de se faire intercepter, mais cette crainte ne les empêche pas de conduire bien qu'ils estiment élevée la probabilité de se faire arrêter. Ces craintes devraient être utilisées comme une occasion de rapprochement du policier près des communautés. Enfin, la nature du message à exprimer est fondamentale : on devrait éviter de mettre les incompétences du

conducteur consommateur en évidence, valoriser le système de transport offert et l'associer à un choix intelligent.

Par la suite, la présence d'un transport sécuritaire devient impérative (Molof, 1995; Morrison, 2002). Le service de raccompagnement doit posséder certaines caractéristiques s'il veut être à la fois attrayant et sécuritaire pour le consommateur. Idéalement, ce service devra être disponible durant les heures d'ouverture des bars, à un coût raisonnable, avec un bref délai d'attente après l'appel, et permettre de ramener le véhicule du client. De plus, il devra être entièrement légal et favoriser, si possible, le développement économique d'une région par la création d'emplois. Le respect de la Loi est important puisque cette dernière est établie de façon à protéger la population par la formation du chauffeur, les contrôles routiers et mécaniques, etc. De plus, le service devra être efficace, c'est-à-dire qu'il contribuera à diminuer les accidents.

Le conducteur désigné et le contrat pour la vie ne sont pas des services de raccompagnement idéaux pour les bars des régions rurales. Concernant les alternatives de transport faisant appel aux bénévoles, il apparaît qu'un tel service, quoique intéressant, semble extrêmement ardu à exploiter s'il repose exclusivement sur des personnes non rémunérées. La permanence et la disponibilité sont des critères importants, et ce type de service peut difficilement y souscrire. En revanche, la récente percée de Tolérance Zéro dans plusieurs régions du Québec pourra fournir des données à analyser au cours des prochaines années. Par ailleurs, la législation aurait avantage à être plus précise sur ce sujet, et à comporter une disposition qui favorise et encadre le raccompagnement de personnes en état d'ébriété dans des territoires à faible densité de population.

Finalement, nous n'avons pas identifié le système de raccompagnement en milieu rural qui respecte toutes les conditions souhaitées. Seul Taxi Hic présente plusieurs de ces caractéristiques : respect de la législation en vigueur, développement économique de la région et retour du véhicule du client. Toutefois, les grandes distances en région rurale augmentent considérablement le prix d'une course, et il peut s'avérer difficile de garder des services de taxi à des coûts attrayants (Ross, 1992). Cependant, ces services pourraient être subventionnés pour que les coûts deviennent abordables pour les utilisateurs. Même dans ce cas, il est possible que ce système ne puisse pas fonctionner en région rurale en raison de l'absence ou de la rareté de services de taxi dans plusieurs petites municipalités.

LA CONCLUSION

« Il est utopique de penser éliminer complètement l'usage inapproprié des substances psychotropes licites et illicites, qui constituent souvent une expérience humaine et sociale au même titre que d'autres comportements à risque. » (Demers, 2001, p. 12). « La consommation d'alcool existe et on ne doit pas se "fermer les yeux" sur cette réalité; combinée à la nécessité de se déplacer, elle rend le degré zéro alcool difficile à gérer dans bien des situations. » (Chatenet et coll., 1995, p. 57).

Il faut reconnaître que certaines personnes choisissent de boire, de s'intoxiquer, de prendre leur véhicule dans un contexte où il existe peu de moyens de transport alternatifs et où la réprobation sociale est un peu moins importante qu'ailleurs (SOM, 1998).

Les alternatives de transport s'avèrent dispendieuses, mais les coûts ne sont pas considérés comme un obstacle insurmontable s'ils permettent de réduire l'alcool au volant et les risques qui y sont associés. De plus, ces mesures peuvent avoir plus de succès auprès des consommateurs que toutes les autres politiques (Ross, 1992).

« If we are serious about saving lives, the time has come to undertake these sorts of initiatives to see what in fact can be accomplished with determination and resources. »
(Si nous sommes sérieux à propos de sauver des vies, le temps est venu d'entreprendre ces initiatives pour voir en fait ce qui peut être accompli avec de la détermination et des ressources.)
(Ross, 1992, p. 139).

LA BIBLIOGRAPHIE

ASIAMAH, G. et coll. (2002). Understanding the Knowledge and Attitudes of Commercial Drivers in Ghana Regarding Alcohol Impaired Driving, Injury Prevention, vol. 8, p. 53-56.

ASSAILY, J.-P. (2001). La mortalité chez les jeunes, Paris, Presses universitaires de France, 126 p. (Que sais-je?)

BEAULNE, G. (1991). Les traumatismes au Québec : comprendre pour prévenir, Québec, Publications du Québec, 372 p.

BEIRNESS, D., H.M. SIMPSON, D.R. MAYHEW et A. PAK (2001). Sondage sur la sécurité routière - La conduite en état d'ivresse, Ottawa, Fondation de recherche sur les blessures de la route, 20 p.

BEITEL, G.A. et al. (1975). Probability of Arrest While Driving Under the Influence of Alcohol, Journal of Studies on Alcohol, vol. 36, p. 109-116.

BOURASSA, A. (2000). Le transport collectif en Chaudière-Appalaches, Sainte-Marie, RRSSS Chaudière-Appalaches, 52 p.

CDC (2001). Guide to Community Preventive Services, Atlanta, Center for Disease Controls, www.thecommunityguide.org, consulté le 27 novembre 2003.

CHATENET, F., J.P. ASSAILY (1995). Alcool, Jeunes et Sécurité routière, Arcueil Cedex, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, Journées spécialisées du 28 avril 1994, Actes n° 44, 134 p.

CPCDIT (1998). Évaluation de la campagne Taxi Hic dans le cadre de la campagne contre l'alcool au volant de la Société de l'assurance automobile du Québec, Sainte-Foy, document non publié, 11 p.

DEJONG, W. (1998). Strategies to Reduce Driving Under the Influence of Alcohol, Annual Review of Public Health, vol. 19, p. 359-378.

DEJONG, W. (1992). The Role of Designated Driver Programs in the Prevention of Alcohol-Impaired Driving: A Critical Reassessment, Boston, Health Education Quarterly, vol. 19, n° 4, p. 429-442.

DEMERS, A. (2001). Pour une approche pragmatique de prévention en toxicomanie, Québec, Direction des communications, ministère de la Santé et des Services sociaux, 59 p.

DUSSAULT, C. (1986). Bien se conduire, mais encore..., Santé et Société, p. 28-30.

GUSFIELD, J., P. RASMUSSEN et J. KOTARBA (1984). The Social Control of Drinking-Driving: An Ethnographic Study of Bar Settings, Law & Policy, vol. 6, n° 1, January, p. 45-66.

HARDING, W., R. ASPLER et J. GOLDFEIN (1988). The Assessment of Ride Service programs As An Alcohol Countermeasure, Washington, Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 92 p.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2000). Enquête sociale et de santé, Québec, Les Publications du Québec, 432 p. (coll. La santé et le bien-être)

JONES, R.K. (2001). Alcohol and Highway Safety 2001: A Review of Knowledge, Washington National Highway Traffic Safety Administration, 207 p.

LACEY, J.H., R.K. JONES et E.W. ANDERSON (2000). Evaluation of a Full-Time Ride Service Program: Aspen, Colorado's Tipsy Taxi Service, Washington National Highway Traffic Safety Administration, 29 p.

LANGE, J. (2002). Experimental Testing of the Designated Driver Concept. Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Montréal, International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, CD ROM.

LARAMÉE, P. (2004) Un petit cocktail transport?... Les éditions de la Plume de Feu, www.laplumedefeu.com/archive/05/cocktail.htm, site consulté le 2004-01-04.

LAROCHELLE, M. (2003). Système de raccompagnement, MRC Nouvelle-Beauce, Plan d'affaires 1 et 2, Sainte-Marie, CLSC La Nouvelle-Beauce, diffusion restreinte, 14 p.

LAROCHELLE, M. et coll. (1998). Enquête auprès des propriétaires d'établissements licenciés, Table de concertation Beauce-Etchemin pour la prévention de l'alcool au volant, diffusion restreinte, 4 p.

LAROSE, L. (1999). Portrait de la santé et du bien-être de la population de Chaudière-Appalaches, volet adaptation sociale : volume 3, Les toxicomanies, Sainte-Marie, RRSSS Chaudière-Appalaches, 205 p.

LAROSE, L., L. PARÉ et M. LAROCHELLE (1999). Enquête auprès des clients de bars, Beauce-Etchemin, compilation, résultats et graphiques, Table de concertation Beauce-Etchemin pour la prévention de l'alcool au volant, Sainte-Marie, RRSSS de Chaudière-Appalaches, DSP (CSRE), diffusion restreinte, 12 p.

LÉGER MARKETING (2001). Étude dans la région Beauce-Etchemin sur la problématique de l'alcool au volant, rapport d'étude, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec, 112 p.

MAYHEW, D.R. et coll. (2002). Are the Decline In Drinking Fatalities In Canada Being Overestimated?, Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Montréal, International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, p. 969-974.

MATIJSSEN, M.P.M. (2002). Indecisive Drink-Driving Policy Allows For Increase of DUI in the Netherlands, Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Montréal, International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, p. 975-981.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2002). Statistiques, véhicules en circulation, Québec, www.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/documentation/stattistiques/vehicule.asp, consulté le 16 septembre 2004.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000). Vers un plan de transport région Chaudière-Appalaches, Saint-Romuald, Transports Québec, Direction de la Chaudière-Appalaches, 80 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1996). Le transport terrestre des personnes - Bilan et perspectives, Québec, Direction des communications du ministère des Transports du Québec, 481 p.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DU QUÉBEC (2001). Pour une approche pragmatique de prévention en toxicomanie, Québec, 60 p.

MOLOF, M.J. et coll. (1995). Assessment of Year-round and Holiday Ride Service Programs, Washington, US, Department of transportation, NHTSA, 74 p.

MORRISON, L. et coll. (2002). Personal and Situational Influences on Drink Driving and Sober Driving Among a Cohort of Young Adults, Injury Prevention, vol. 8, p. 111-115.

NHTSA (1997). Compendium of Traffic Safety Research Projects 1987-1997, Washington, US, Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 62 p.

PARÉ, L. (2001). Étude des décès reliés à l'alcool au volant en Beauce-Etchemin, année 1997 et 2000, Sainte-Marie, RRSSS Chaudière-Appalaches, 24 p.

POUPART, J, et coll. (1997). La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques, Boucherville, Gaëtan Morin Éditeur, 405 p.

ROSS, H. L. (1992). Confronting Drunk Driving: Social Policy for Saving Lives, New Haven, US, Yale University Press, 220 p.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2002). Bilan routier 2002, extrait du dossier de presse, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec, diffusion restreinte, 19 p.

SANTÉ ET BIEN-ÊTRE SOCIAL CANADA (1996). Attitudes des parents vis-à-vis les blessures infantiles non intentionnelles, Unité de la santé de la famille et de l'enfance, SAGE Research Corporation, 62 p.

SANTÉ ET BIEN-ÊTRE SOCIAL CANADA (1989). Comment lutter contre la conduite avec les facultés affaiblies; manuel préparé à l'intention des groupes communautaires qui désirent s'attaquer au problème, Ottawa, 59 p.

SOM (1998). Sondage dans la région de Beauce-Etchemin sur la problématique de la conduite automobile après avoir consommé de l'alcool, rapport final, Sainte-Foy, Société de l'assurance automobile du Québec, 96 p.

STATISTIQUE CANADA (2003). Dictionnaire du recensement de 2001, Ottawa, Division des opérations du recensement, version internet.

STEWART, K. et coll. (2001). Exploring an Alternative Transportation Program to Reduce Impaired Driving, Washington, US, Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 49 p.

STEWART, K. (2002). Trends in Impaired Driving in the United States: Complacency and Backsliding?, Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Montréal, International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, p. 983-988.

VEILLEUX, S. (1995). Portrait de la santé et du bien-être de la population de Chaudière-Appalaches, volet sociodémographique et économique, Sainte-Marie, RRSSS Chaudière-Appalaches, 169 p.

VEZINA, L. (1995). Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier, 1990-1994, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec, 102 p. (Coll. Dossier statistique)

LES ANNEXES

L'ANNEXE I

Population, superficie et densité,
MRC de Chaudière-Appalaches et le Québec, 2001

	Population	Superficie en km^2	Densité
L'Islet	19 368	2 099,59	9,2
Montmagny	23 438	1 697,20	13,8
Bellechasse	29 570	1 626,67	18,2
Desjardins	51 855	256,44	202,2
Les Chutes-de-la-Chaudière	78 808	422,26	186,6
Lotbinière	26 851	1 652,52	16,2
La Nouvelle-Beauce	25 850	798,90	32,4
Robert-Cliche	18 771	838,81	22,4
Les Etchemins	17 745	1 810,87	9,8
Beauce-Sartigan	47 873	1 953,54	24,5
L'Amiante	43 247	1 912,55	22,6
Chaudière-Appalaches	383 376	15 069,35	25,4
Le Québec	7 237 480	1 357 743,08	5,3

Note : Même si les limites des MRC n'ont pas changé, la superficie des terres de 2001 est différente de celle de 1996, car la méthode de calcul a été modifiée (manuellement en 1996 et de façon automatisée à l'aide d'un logiciel et de la Base géographique nationale (BGN) en 2001)

Source : Statistique Canada, recensement 2001 (données non corrigées du sous-dénombrement)
Production : RRSSS Chaudière-Appalaches, Surveillance et recherche, 2003

L'ANNEXE II

ENQUÊTE AUPRÈS DE PROPRIÉTAIRES D'ÉTABLISSEMENTS LICENCIÉS

ORDRE DU JOUR

1- Présentation

2- Objectifs de la rencontre

3- Historique de la démarche

4- Situation perçue par les propriétaires de bars en regard des clients qui conduisent après avoir consommé

   a) en milieu rural
   b) en milieu urbain

5- Moyens d'action susceptibles d'avoir de l'impact sur la conduite en état d'ébriété

6- Intérêt des propriétaires à s'impliquer dans un projet de prévention de la conduite en état d'ébriété et possibilité de rejoindre d'autres propriétaires de bars

L'ANNEXE III

Table de concertation Beauce-Etchemins pour la prévention de l'alcool au volant

Étude sur les perceptions et croyances des conducteurs de 25 à 49 ans face à la conduite en état d'ébriété

Cellule no 1 - Informations générales

1.1 Âge du participant

25-29 ans 30-34 ans 35-39 ans 40-44 ans 45-49 ans

1.2 MRC de résidence

Nouvelle-Beauce Robert-Cliche Beauce-Sartigan Les Etchemins

1.3 Occupation du participant

À l'emploi: _____

Sans emploi: _____

1.4 Scolarité du participant

7 à 12 ans 13 à 15 ans 16 ans et plus

1.5 Distance qui sépare le bar du domicile du candidat

Moins de 9 km 10 à 15 km 15 à 20 km 21 km et +

Cellule no 2 - Conduite et alcool

2.1 À quelle fréquence prenez-vous votre véhicule pour aller consommer?

- 1 fois/mois 2 à 6 fois/mois 7 à 12 fois/mois + 13 fois/mois

2.2 Avez-vous déjà été intercepté dans un barrage policier au cours des 2 dernières années?

Jamais 1 fois 2 fois Plus de 2 fois

2.3 Avez-vous déjà perdu votre permis de conduire pour conduite en état d'ébriété?

Jamais 1 fois 2 fois Plus de 2 fois

2.4 Au cours des 2 dernières années, avez-vous conduit votre véhicule même si vous aviez des doutes que vous pouviez dépasser la limite légale permise?

Jamais Rarement À l'occasion Régulièrement

2.5 Selon vous, la conduite en état d'ébriété est-elle un problème dans notre région? Pourquoi?

_____

_____

_____

_____

Cellule no 3 - Évaluation des risques

3.1 Lorsque vous conduisez sous l'effet de l'alcool, de quoi avez-vous peur?

Crainte no 1: _____

Crainte no 2: _____

Crainte no 3: _____

3.2 Selon vous, quelles sont les probabilités que vous arrive les craintes énumérées précédemment? Expliquez

_____

_____

_____

_____

3.3 Pour quelles raisons prenez-vous des risques en rapport à l'alcool au volant? Expliquez

_____

_____

_____

_____

Cellule no 4 - Réprobation sociale

4.1 Que pensez-vous gens qui conduisent après avoir consommé de l'alcool? Expliquez

_____

_____

_____

_____

4.2 Au cours des deux dernières années, avez-vous conseillé à quelqu'un de ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool?

Jamais Rarement À l'occasion Régulièrement

Évaluation du % de réussite où l'individu n'a pas utilisé son véhicule

Moins de 25% 25 à 50% 50 à 75% Plus de 75%

4.3 Au cours des deux dernières années, quelqu'un vous a-t-il conseillé de ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool?

Jamais Rarement À l'occasion Régulièrement

Évaluation du % de réussite ou vous n'avez pas utilisé son véhicule

Moins de 25% 25 à 50% 50 à 75% Plus de 75%

4.4 Lorsque vous consommez de l'alcool, quelle est ou quelles sont les personnes les mieux placées pour vous influencer à ne pas conduire?

_____

_____

_____

_____

Cellule no 5 . Alternatives de transport

5.1 Existe-t-il dans votre milieu des alternatives de transport pour personnes en état d'ébriété?

Si oui, énumérez-les: 1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

5.2 Les alternatives énumérées précédemment sont-elles adéquates? Expliquez

_____

_____

_____

_____

5.3 Si vous décidiez de ne pas utiliser votre véhicule ce soir, quel moyen choisiriez-vous pour retourner chez-vous? _____

_____

_____

_____

5.4 Si vous décidez de ne pas utiliser votre véhicule ce soir, est-il important que ce dernier retourne chez vous en même temps?

Peu important Moyennement important Très important

Pourquoi?

_____

_____

_____

_____

5.5 Selon vous, quelle est ou quelle serait la meilleure solution d'alternative pour personnes en état d'ébriété dans la région?

_____

_____

_____

_____

En terminant, selon vous qu'est-ce qui pourrait avoir un impact sur les habitudes de conduite en état d'ébriété

_____

_____

_____

_____

Endroit de l'entrevue: _____ No: _____

Merci de votre collaboration

Novembre 1998

L'ANNEXE IV

PREMIERE PARTIE :

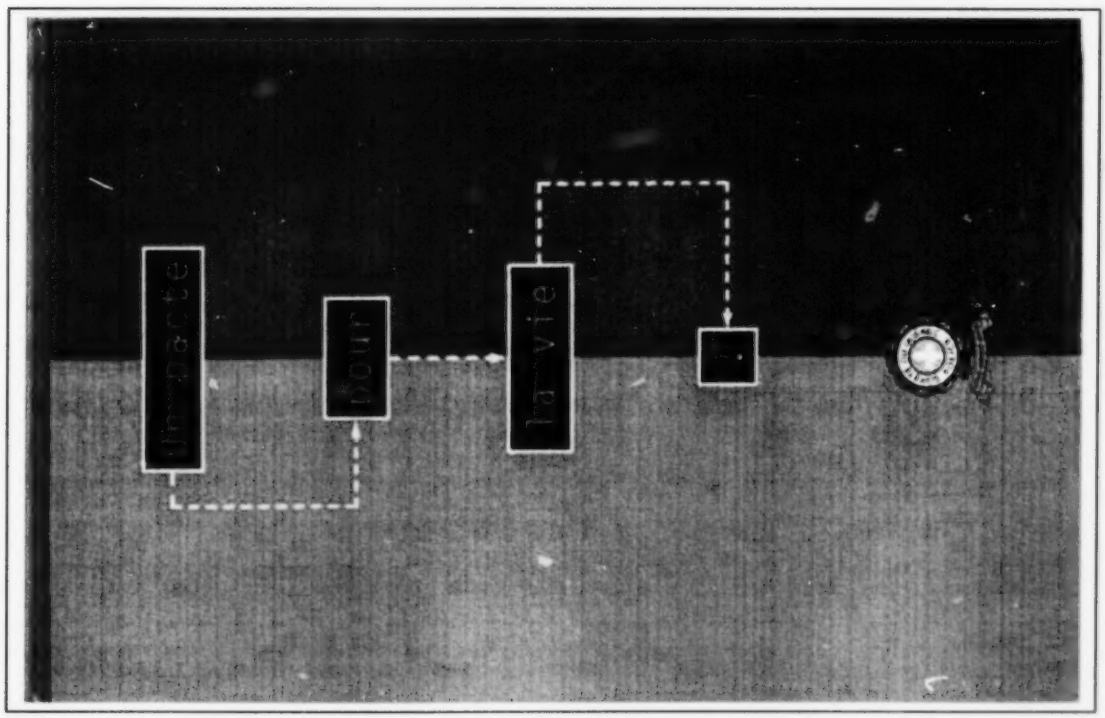
DEUXIEME PARTIE :

Nous nous engageons, par le présent pacte,
à nous entraider à rester en vie
le plus longtemps possible.

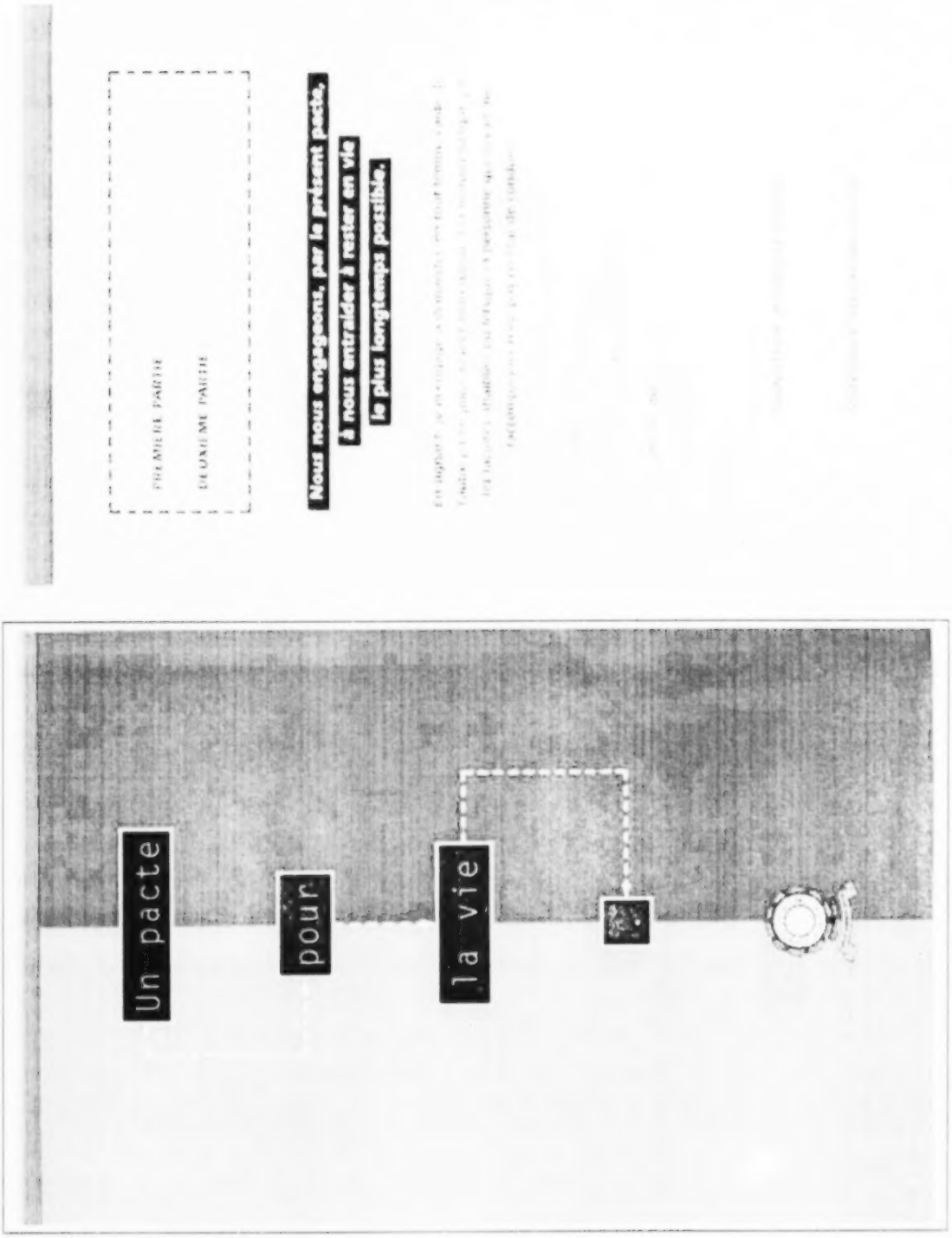
En signant, je m'engage à demander en tout temps, l'aide de l'autre partie pour assurer mon retour à la maison lorsque j'ai les facultés affaiblies ou lorsque la personne qui devait me raccompagner n'est pas en état de conduire.

SIGNATURE (PREMIERE PARTIE)

SIGNATURE (DEUXIEME PARTIE)



L'ANNEXE IV


Nous nous engageons, par le présent pacte,
à nous entraider à rester en vie
le plus longtemps possible.
Un pacte
pour
la vie